PL ISSN 0137-866x
Nr ind. 37606

SKRZYDLATA POLSKA

42 (1528) • 19.10.1980

CENA 5 ZŁ

Z OBRAD ZG APRL • W MAJESTACIE TATR •
SER ZA ZWYCIĘSTWO • OSHKOSH '80 •
CELNOŚĆ • MUZEUM W DŻUNGLI

Z LOTU PO KRAJU

VI SEMINARIUM AGROLOTNICZE W OLSZTYNIE

W Akademii Rolniczo-Technicznej w Olsztynie odbyło się we wrześniu kilkudniowe VI Seminarium Agrolotnicze. Wzięli w nim udział naukowcy, badacze i praktycy reprezentujący krajowe uczelnie rolnicze, samodzielne instytuty naukowe, Komitet Techniki Rolnej PAN, Instytut Lotnictwa, Centrum Naukowo-Produkcyjne Samolotów Lekkich PZL-Warszawa i Wytwórnię Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Mielec oraz przedstawiciel NRD z Wyższej Szkoły Inżynierskiej w Berlinie. Uczestnicy sympozjum wysłuchali 19 referatów omawiających najnowsze osiągnięcia techniki i technologii zabiegów chemicznych na pola z powietrza.

Seminarium odbyło się w 10-lecie powstania w olsztyńskiej uczelni zespołu agrolotniczego, zalążka obecnego, działającego od 2 lat Samodzielnego Instytutu Agrolotniczego.

PIOTRKÓW PRZED ŚMIGŁOWCOWYMI MISTRZOSTWAMI ŚWIATA 81

Jak już podawaliśmy, w dniach 14–23 sierpnia 1981 r. odbędą się w Piotrkowie Trybunalskim IV Śmigłowcowe Mistrzostwa Świata. Pracami przygotowawczymi do mistrzostw kieruje komitet organizacyjny, któremu przewodniczy wojewoda piotrkowski – **Leszek Wystocki**. W ramach komitetu działa siedem komisji problemowych. Na dyrektora mistrzostw powołano kierownika Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej – ppłka pil. **Stanisława Kołasę**.

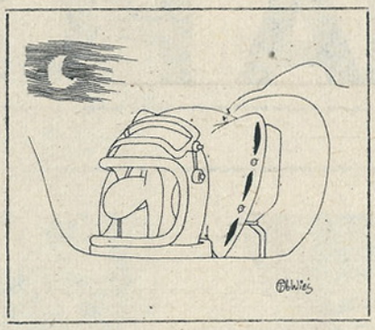
Prace melioracyjno-niwelacyjne lotniska zostały już zakończone.

Komitet i komisje mają dużo pracy, aby w ustalonym terminie przygotować należycie do mistrzostw świata zarówno obiekty na lotnisku, jak i samo miasto.

Rozesłano zaproszenia do aeroklubów narodowych. Wpływają także zgłoszenia od turystów. Chęć obejrzenia mistrzostw zgłosiły zorganizowane grupy z NRD, RFN i Wielkiej Brytanii.

POWSTAŁ NIEZALEŻNY SAMORZĄDNY ZWIĄZEK ZAWODOWY PERSONELU LATAJĄCEGO I POKŁADOWEGO PRL

Sąd Wojewódzki w Warszawie wydał 1 października br. orzeczenie o rejestracji pod numerem 1 nowo założonego Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego Personelu Latającego i Pokładowego Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej z siedzibą w PLL LOT w Warszawie. W najbliższym czasie odbędzie się walne zebranie związku, które opracuje program działania i wybierze swe władze.



POŻEGNANIE Z BRONIĄ

Dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, gen. dyw. **Longin Łozowicki**, pożegnał uroczyście w sali tradycji WOPK odchodzących w stan spoczynku po wieloletniej służbie wojskowej, zasłużonych oficerów – płka dypl. **Bolesława Maca** i płka **Stanisława Banasia**. W czasie swej służby obaj oficerowie pełnili służbę m.in. w dowództwach Wojsk Lotniczych i Wojsk OPK. Płk Mac został odznaczony m.in. Krzyżem Komandorskim i Oficerskim OOP oraz wyróżniony wpisem do Księgi „Zasłużonych dla Wojsk OPK". Płk Banaś jest odznaczony Krzyżem Oficerskim i Kawalerskim OOP, w 1979 r. został wyróżniony wpisem do Honorowej Księgi Czynów Żołnierskich.

OBRADY KOMISJI SPORTOWEJ APRL

Kolejne posiedzenie Komisji Sportowej Aeroklubu PRL odbyło się 3 października br. Głównymi tematami obrad były: kryteria kwalifikowania sportowców do kadry narodowej lotnictwa sportowego oraz sytuacja w zakresie kontroli i zatwierdzania wyczynów sportowych w lotnictwie.

NOWY HOTEL-INTERNAT DWL W POZNANIU

Poznański garnizon wzbogacił się o nowo wybudowany przy ulicy Kościuszki 118 hotel-internat, który organizacyjnie podległy jest Dowodzeniu Wojsk Lotniczych. Część hotelowa obejmuje 140 miejsc w pokojach jedno i dwuosobowych oraz kilka apartamentów.

W SKRÓCIE

● **Zgodnie** ze zgłoszonymi wnioskami i postulatami społeczeństwa Lubelszczyzny, w latach 1981–1985 zmodernizowana zostanie m.in. Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Świdnik.

● **Powołany został** Związek Zawodowy Pracowników Wojska z siedzibą w Warszawie.

● **Polscy spadochroniarze** zajęli drużynowo 3 miejsce, za Węgrami i ZSRR, w zawodach o Puchar Alp w Aigen (Austria).

● **Mielecki** „Głos załogi" opublikował wykaz osób, pracowników WSK PZL-Mielec, które otrzymały w latach 1974–80 talony na zakup samochodów osobowych z przydziału Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego PZL lub Ministerstwa Przemysłu Maszynowego.

WYDAWNICTWA

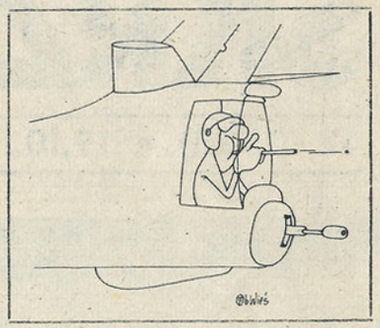
PIOTR BARTOSZEWSKI – **SAMOLOT MYŚLIWSKI MiG-3.** Wydawnictwo MON – 1980. Seria TBiU (nr 66). Str. 16, cena 10 zł.

ZMARŁ

20 września 1980 w Zielonej Górze, w wieku 65 lat, **SZYMON KITA**, pilot, uczestnik Wojny Obronnej Polski 1939, Bitwy o Anglię, pilot Ferry na trasach afrykańskich, odznaczony m.in. Krzyżem Orderu Virtuti Militari, Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- POLSKĘ MUSIMY USKRZYDLIĆ
- JUNIORZY NA JANTARACH
- NOWE MOTOSZYBOWCE SŁONECZNE
- KLĘSKA POWIETRZNYCH „WILKOŁAKÓW"
- OBÓZ NA WDŻARZE



Rys. W. Fuglewicz (4)

NASZA OKŁADKA

Najlepsze załogi XXIII Samolotowych Mistrzostw Polski Rajdowo-Nawigacyjnych: u góry – Wacław Nycz i Krzysztof Wyskiel (1 miejsce); u dołu od lewej: Krzysztof Lenartowicz i Jadwiga Lenartowicz (2 miejsce) oraz Marian Wajda i Marian Wieczorek (3 miejsce). O mistrzostwach piszemy na str. 4.

Zdjęcia: **Bernard Koszewski**

25-LECIE OKĘCKICH „SKRZYDEŁ"

CENTRUM NAUKOWO PRODUKCYJNE SAMOLOTÓW LEKKICH "PZL-WARSZAWA"
ODZNACZONE ORDEREM SZTANDARU PRACY II KLASY

W październiku obchodzi swoje 25-lecie dwutygodnik „Skrzydła", organ samorządu robotniczego Centrum Naukowo-Produkcyjnego Samolotów Lekkich PZL-Warszawa. Gazeta, która 25 lat temu zaczęła się ukazywać pod nazwą „Głos WSK-Okęcie", podejmuje na swych łamach istotne problemy zakładu i jego załogi. Żywo redagowana, jest czytana i lubiana. Zespół „Skrzydeł", któremu przewodzi redaktor naczelny Maria Nowak – był wielokrotnie wyróżniany w konkursach gazet zakładowych i... cytowany w „Życiu Warszawy".

Redakcja przygotowała na srebrny jubileusz gazety szereg ciekawych imprez, m.in. spotkania z Czytelnikami, seminarium na temat organizatorskiej funkcji gazety w zakładzie pracy, konkurs fotograficzny, a nawet bal kostiumowy. W końcu października ukaże się specjalny podwójny numer „Skrzydeł" z wieloma ciekawymi materiałami.

„Skrzydlata Polska", która jest z redakcją na Okęciu zaprzyjaźniona, składa koleżankom i kolegom ze „Skrzydeł" serdeczne gratulacje i najlepsze życzenia – wysokich lotów w dalszej działalności.

PRENUMERATA „SKRZYDLATEJ POLSKI" NA 1981 ROK

Naszym Czytelnikom, instytucjom, organizacjom i zakładom pracy przypominamy o odnowieniu do 25 listopada br. prenumeraty „Skrzydlatej Polski" na 1981 r. Wynosi ona:

kwartalnie – 91 zł
półrocznie – 182 zł
rocznie – 364 zł

Prenumeratę od instytucji, organizacji i zakładów pracy przyjmują miejscowe Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW – w urzędach pocztowych.

Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Szczegółowe informacje dotyczące warunków prenumeraty znajdują się na str. 15 u dołu w tzw. stopce redakcyjnej.

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **ZSRR.** Znana spadochroniarka Walentyna Zakoreckaja wykonała we wrześniu 8-tysięczny skok spadochronowy, co jest wynikiem nieosiągniętym dotąd przez żadną kobietę na świecie.

● **WŁOCHY.** Dwie wytwórnie: włoska Agusta i brytyjska Westland przygotowują wspólny projekt morskiego śmigłowca bojowego do zwalczania celów nawodnych. Z opublikowanych danych wynika, że śmigłowiec, oznaczony inicjałami EH-101, będzie miał masę startową 12–13 ton. Lot prototypu zapowiadany jest w 1985 r., a produkcja łączna wyniesie 750 sztuk.

● **AUSTRALIA.** Niektóre firmy związane z przemysłem lotniczym przystąpiły na podstawie niedawno podpisanej umowy do współpracy przy budowie aerobusu A-310. Pierwsze podzespoły mają być dostarczone w roku przyszłym.

● **USA.** 10 mistrzostwa świata w akrobacji samolotowej odbyły się w dniach 10–30 sierpnia na lotnisku Wittman Field w Oshkosh. W imprezie wzięli udział zawodnicy z 14 państw. Mistrzem świata w klasyfikacji męskiej został Amerykanin, 36-letni Leo Loudenslager, a w klasyfikacji kobiet jego rodaczka, 32-letnia Betty Stewart. Latali na samolotach Laser-200 i Pitts S-1S.

● **FRANCJA.** W końcu sierpnia w Paryżu odbyła się międzynarodowa konferencja poświęcona kompozytom, tworzywom wchodzącym coraz silniej do technologii lotniczej.

● **USA.** Port lotniczy w Atlancie jest jednym z największych. Po niedawno zakończonej rozbudowie zdolny będzie do odprawienia 55 mln pasażerów rocznie. W roku ubiegłym odprawiono 42 mln pasażerów.

● **ISLANDIA.** Przedsiębiorstwo Islandair postanowiło zrezygnować ze względów oszczędnościowych z obsługi linii do Luksemburga.

● **WŁOCHY.** Opublikowano dane prototypu samolotu wojskowego, treningowego SF-260 z silnikiem turbośmigłowym Allisona o mocy 182 kW. Jest to dolnopłat z chowanym trójkołowym podwoziem. Samolot stanowi wersję rozwojową Siai-Marchetti, który wyposażony był w silnik tłokowy Lycoming tejże samej mocy. Nowy samolot ma przedłużony kadłub (do 7,38 m) w stosunku do poprzedniej wersji.

● **FINLANDIA.** Wytwórnia Valmet zaprezentowała na tegorocznym salonie lotniczym w Farnborough swój czteromiejscowy, jednosilnikowy wojskowy samolot teningowy „Miltrainer". Samolot zdolny jest do akrobacji, a żywotność konstrukcji przewidziana na 8 tys. godzin spędzonych w powietrzu. Na salonie samolot był po raz pierwszy pokazany w locie.

● **COSTA RICA.** Przedsiębiorstwo Lacsa zostało niedawno nowym członkiem IATA. Obsługuje m.in. linie z San Jose do Wenezueli, Columbii, Panamy, Meksyku i USA. Dysponuje samolotami Boeing 727, BA One-Eleven i Lockheed Electra.

● **ZSRR.** W wieku 60 lat zmarł redaktor naczelny miesięcznika „Awiacja i Kosmonawtika". płk inż. Piotr T. Astaszenkow. Od 15 lat kierował zespołem wspomnianego miesięcznika, który jest organem radzieckiego lotnictwa wojskowego.

● **SZWECJA.** Wytwórnia Volvo, budująca między innymi silniki lotnicze, obchodziła w końcu sierpnia 50-lecie swego istnienia.

Aktualne problemy Aeroklubu PRL

Pod przewodnictwem prezesa, gen. bryg. pil. dr. **Józefa Sobieraja**, obradowało 25 września w Warszawie plenum Zarządu Głównego Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. W obradach wziął udział dyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego — **Mieczysław Roman.**

Pierwszy punkt porządku obrad poświęcono omówieniu aktualnych problemów w Aeroklubie PRL na tle obecnej sytuacji społeczno-politycznej i gospodarczej w kraju.

Sekretarz generalny APRL, płk pil. mgr Stanisław Wdowczyk, poinformował członków ZG o zgłoszonych i nadesłanych, indywidualnie i zbiorowo, do władz Aeroklubu PRL wnioskach i postulatach z jednostek organizacyjnych stowarzyszenia. Miał także miejsce strajk solidarnościowy w Lotniczych Zakładach Naprawczych w Krośnie n. Wisłokiem. W Biurze ZG APRL powołano pod przewodnictwem sekretarza generalnego grupę roboczą, która zajęła się rozpatrywaniem wniosków i postulatów. Podzielono je na cztery działy. W pierwszym, ogólnym, zebrano wszystkie sprawy, które dotyczą postulatów ogólno-społeczno-gospodarczych i mogą być załatwione tylko przez organa państwowe; tam też zostają one skierowane. Druga grupa wniosków kierowana jest do władz nadzorczych stowarzyszenia, czyli Ministerstwa Komunikacji. Mieszczą się w niej m.in. nabrzmiałe problemy integracji lotnictwa cywilnego, jednolitych płac, świadczeń socjalno-bytowych i ubezpieczeń, usankcjonowanie usług lotniczych w APRL, zabezpieczenia aeroklubów przez krajowy przemysł w sprzęt lotniczy. Trzecia grupa wniosków dotyczy samego stowarzyszenia — wnioski te winny być załatwiane przez władze APRL. Postuluje się tu m.in. zwołanie nadzwyczajnego Krajowego Zjazdu APRL, zabezpieczenie finansowe aeroklubów na pokrycie działalności rzeczowej, wprowadzenie w APRL umundurowania na wzór innych rodzajów lotnictwa cywilnego, weryfikację regulaminu współzawodnictwa międzyaeroklubowego, niezatrudnianie emerytów, jawność nagród i premii, modyfikację układu zbiorowego, ujednolicenie etatów cywilnych z wojskowymi. W ostatnim, czwartym dziale wniosków, znajdują się sprawy mogące być załatwione wewnętrznie przez same jednostki APRL. Chodzi m.in. o powołanie Rad Zakładowych, dowóz pracowników, stołówki, odzież ochronną, warunki bezpieczeństwa i higieny pracy.

Szybowce Mucha są poważnie zużyte. Pilnie potrzebny jest nowy szybowiec treningowo-wyczynowy.

Zdjęcie: Lech Zielaskowski

W dyskusji, jaka się wywiązała w pierwszym punkcie porządku obrad, głos zabrali: gen. bryg. pil. dr **Józef Sobieraj, Bohdan Jancelewicz, Edmund Wiliński, Edward Popiołek, Józef Różański, Aureliusz Misiorek, Zygmunt Sroczyński, Andrzej Abłamowicz, Lucjan Drzewiecki, Jerzy Kuberski, Mieczysław Roman,** gen. bryg. pil. **Jerzy Rakowski, Jan Jagodzik, Jerzy R. Konieczny.**

Dominował w dyskusji ton głębokiej troski o lotnictwo sportowe, które w naszym kraju winno być jedyną i główną szkołą wychowania i szkolenia kadr lotniczych dla całego polskiego lotnictwa. Jednakże niedocenianie lotnictwa przez władze, arbitralne decyzje, nieliczenie się z opinią społeczną i specjalistów lotnictwa, doprowadziły do licznych zaniedbań, które dziś stwarzają niezwykle trudne problemy dla rozwoju lotnictwa, nie tylko sportowego. Szczególnie nabrzmiałe są obecnie w aeroklubach sprawy sprzętu lotniczego. Park samolotów jest wprost przerażający — blisko co drugi samolot jest niesprawny. Wskazywano na źle układającą się od lat współpracę z polskim przemysłem lotniczym, który lekceważy sobie potrzeby sprzętowe aeroklubów. Przez 35 lat PZL nie potrafiły opracować dobrego samolotu szkolno-treningowego, zgodnie z potrzebami lotnictwa sportowego, a APRL kupował zwykle sprzęt z tzw. odpadów. Krajowy przemysł lotniczy nie realizował bowiem nigdy pełnych zamówień Aeroklubu PRL. Szczególnie bolą, podkreślano, nonsensowne decyzje przedwczesnej likwidacji warszawskiego lotniska na Gocławiu oraz marnotrawstwo inwestycyjne na tymczasowym, bardzo ograniczonym lotnisku Babice. To samo dotyczy nieuzasadnionych zakusów na likwidację katowickiego lotniska w Muchowcu, które prawdopodobnie da się jeszcze uratować do użytkowania. Poruszano także problemy służby ruchu lotniczego, która nie powinna ograniczać latania, a umożliwiać je. Zwracano uwagę, że Aeroklub PRL, jako stowarzyszenie wyższej użyteczności publicznej, nie może być zarządzany jak urząd d/s lotnictwa sportowego. Musi być organizacją wysoce uspołecznioną, samorządną. Lotnictwo sportowe powinno być traktowane równorzędnie z innymi rodzajami lotnictwa cywilnego. Potrzebne są w nim: wspólna infrastruktura, układ zbiorowy i samorządny związek zawodowy pracowników lotnictwa cywilnego. Dobrze pojętej integracji nie należy mieszać z centralizacją biurokratyczną.

W toku krytycznych wystąpień formułowano równocześnie wnioski dla dalszej pracy. Aeroklubowi PRL i jego jednostkom terenowym przyjdzie teraz działać w bardzo trudnych warunkach. Trzeba zdać sobie sprawę, że stowarzyszenie nie będzie mogło otrzymywać dotacji od instytucji i zakładów pracy, że w skali kraju zmniejszono znacznie środki na sport. Dalszy rozwój lotnictwa sportowego jest jednak możliwy. Ze szczególną troską trzeba podejść do gospodarności i oszczędności, wykorzystywać racjonalnie posiadane środki, aby zabezpieczyć potrzeby szkolenia i sportu.

Po dyskusji Zarząd Główny podjął uchwałę, którą opublikowaliśmy w poprzednim numerze. Postanowiono także skierować pisma do premiera i Komitetu Centralnego PZPR, poruszając w nich żywotne, wymagające decyzji najwyższych władz problemy Aeroklubu PRL.

W drugim punkcie obrad rozpatrzono stan gospodarki środkami materiałowymi w APRL, który zreferował Główny Inżynier APRL — płk mgr inż. **Ernest Pujszo.**

Jak wynika z analizy, w ostatnich latach wyposażenie APRL w samoloty usługowe i dwumiejscowe szybowce szkolne z roku na rok pogarsza się i aktualna sytuacja jest krytyczna. Nieznaczna poprawa nastąpiła w wyposażeniu w samoloty szkolno-treningowe i szybowce wysokowyczynowe. Prawie połowa stanu posiadania Wilg oraz jedna trzecia Gawronów i Jaków-12 jest niesprawna; brak części zamiennych i mała moc produkcyjna w LZN-Krosno, gdzie są one naprawiane. Stosunkowo duże możliwości resursowe mają samoloty An-2. Szybowce Bocian i Czapla są w 70—90% wyeksploatowane. Pilnie potrzebny jest nowy szybowiec do szkolenia podstawowego, z rocznymi dostawami co najmniej 50 egzemplarzy. Przeważnie zużyte są szybowce Mucha i Lis, pozostałe szybowce (Pirat, Cobra, Jantar), jeszcze stosunkowo młode, wykazują dużą liczbę usterek produkcyjno-wykonawczych. Konieczny jest nowy jednomiejscowy szybowiec treningowo-wyczynowy, następca Muchy. Zadowalające jest wyposażenie w środki łączności, istnieją jednak poważne trudności w nabyciu akumulatorów do radiostacji szybowcowych. Proponuje się w 1981 r. wprowadzić zakaz wykonywania lotów na szybowcach bez łączności. Ponad połowa wyciągarek Żubr i Ryś jest niesprawna, bowiem napraw sprzętu startowego nie prowadzi się, brak silników (produkcja wstrzymana), części zamiennych. Mimo tego, liczba czynnych wyciągarek używanych do startów szybowców Czapla — jest wystarczająca. W Aeroklubie Wrocławskim zakończono prace nad nową wyciągarką, w 1981 r. przewiduje się wykonanie 10 egzemplarzy tego typu. Aeroklubowi potrzebna jest jednak nowa wyciągarka, zapewniająca całkowite bezpieczeństwo przy startach ciężkich szybowców (Bocian, Puchacz). Środki transportu są zużyte w 60—70%, brak dostaw nowego sprzętu transportowego. Poważne trudności sprawia aeroklubom baza techniczna — stacje paliw i cysterny benzynowe. Konieczne jest podjęcie energicznych kroków w sprawie integracji stacji paliw lotnictwa cywilnego pozakomunikacyjnego oraz zaopatrzenia aeroklubów w cysterny benzynowe.

Gospodarka środkami technicznymi przebiega w większości jednostek APRL na ogół prawidłowo. Stwierdza się jednak przy tym niedostateczne wykorzystanie niektórych typów sprzętu lotniczego, jak na przykład samolotów An-2, Zlin-526F, starych typów szybowców oraz nieprawidłowości w gospodarce materiałowej i materiałów pędnych oraz smarów. Należy też zwrócić większą uwagę na poprawną eksploatację sprzętu w powietrzu i doskonalenie systemu jego obsługi na ziemi. Zarząd Główny podjął w tym przedmiocie stosowną uchwałę.

W trzecim punkcie obrad dokonano oceny szkolenia lotniczego, bezpieczeństwa lotów i skoków spadochronowych w Aeroklubie PRL za pierwsze półrocze bieżącego roku. Informacje złożył kierownik Wydziału Bezpieczeństwa Lotniczego i Higieny Pracy APRL — mgr inż. **Tadeusz Dryl.**

Program działalności profilaktycznej, jaki Zarząd Główny Aeroklubu PRL prowadzi w kierunku poprawy stanu bezpieczeństwa lotów i skoków, jest procesem ciągłym. Nasila się on co roku przed rozpoczęciem sezonu lotniczego. Działalność ta, sama w sobie niezmiernie ważna, jest zagadnieniem stanowiącym jeden z podstawowych mierników organizacji i poziomu całego procesu szkolenia lotniczego, który rzutuje na ocenę pracy personelu latającego, technicznego, służb pomocniczych, a także dyscypliny i odpowiedzialności aparatu etatowego i społecznego aeroklubów. Pomimo dużych wysiłków w dziedzinie profilaktyki, w ostatnim okresie daje się jednak zauważyć wzrost wypadków i wydarzeń lotniczych spowodowanych chronicznym naruszaniem przepisów. Duże zastrzeżenia należy mieć do organizacji i prowadzenia lotów, niewłaściwej eksploatacji sprzętu, a nawet wręcz nieznajomości sprzętu, na którym się lata. W działalności spadochronowej daje się zauważyć bardzo niepokojące zjawisko uszkodzeń ciała przy lądowaniu. Na 51 wypadków i zdarzeń aż 24 przypada na wadliwe lądowanie, w tym 15 przypadków ciężkiego uszkodzenia ciała. Analizowany okres nie odpowiada pełnemu sezonowi lotniczemu, zatem porównanie go z wielkościami całorocznych zestawień nie oddaje rzeczywistego obrazu sytuacji.

W sprawach bieżących członkowie ZG wysłuchali informacji sekretarza generalnego o realizacji uchwał, postulatów i wniosków XI Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL oraz zostali poinformowani o przebiegu szkolenia i uzyskanych wynikach sportowych w bieżącym sezonie lotniczym.

Na zakończenie obrad Zarząd Główny podjął uchwałę o nadaniu odznaki Mistrza Sportu w spadochroniarstwie — **Józefowi Bugajowi** (Aeroklub Śląski) i **Stanisławowi Barwikowi** (WKS Zawisza). **(kon)**

W majestacie TATR

Zdjęcie: Bernard Koszewski

XXIII Samolotowe Mistrzostwa Polski Rajdowo-Nawigacyjne należałyby do najbardziej udanych imprez tego rodzaju, gdyby nie tragiczna katastrofa jednej z załóg. Tragedia nastąpiła w ostatnim dniu rozgrywania imprezy. W ostatniej konkurencji, startująca jako ostatnia załoga Aeroklubu Warszawskiego pil. Jan Kuśnierz — II pil. Wojciech Cybulski w kilkanaście minut po starcie, będąc już na trasie, zakończyła swój ostatni lot w okolicach wsi Maniowy, na wschód od Nowego Targu. Przyczyną katastrofy było prawdopodobnie wpadnięcie samolotu (Zlin 42M) w korkociąg.

Zamiast więc udziału w wesołym, przygotowanym po góralsku zakończeniu mistrzostw, ich uczestnicy uczcili chwilą ciszy pamięć tragicznie zmarłych kolegów i w minorowych nastrojach rozlecieli się do domów. Tragiczny finał XXIII SMPRN nie zmienia jednak faktu, że była to impreza udana, tak pod względem sportowym, jak i organizacyjnym.

Z ponad czterdziestu zapowiadanych załóg, w mistrzostwach wzięło udział 31 załóg z 21 aeroklubów, w tym dwie załogi zagraniczne (z RFN — w ramach wzajemnej wymiany). Niestety nie stanęli na starcie mistrzowie świata z Aschaffenburga Witold Świadek i Andrzej Korzeniowski oraz szósty w tych mistrzostwach i zwycięzca międzynarodowych zawodów w Kempten, Jan Baran. Przyczyna ich absencji była prozaiczna — nie otrzymali zwolnień z zakładów pracy. Te ostatnie i tak wykazały w br. wiele zrozumienia dla naszych reprezentacyjnych pilotów, udzielając im urlopów na zgrupowania i zawody przed mistrzostwami świata i na mistrzostwa świata. Sport lotniczy to jednak nie piłka nożna, a piloci sportowi w przeciwieństwie do przedstawicieli wielu innych dyscyplin nielotniczych naprawdę żyją z pracy zawodowej. Inny z naszych reprezentantów, Edward Popiołek, startował w mistrzostwach w Austrii, gdzie zdobył trzecie miejsce i spóźnił się o dzień na start w Nowym Targu. Na skutek tego nie uczestniczył w pierwszej konkurencji, stąd jego daleka lokata w mistrzostwach Polski.

Przypomnijmy, że podczas ubiegłorocznych mistrzostw Polski zwyciężył Edward Popiolek przed Witoldem Świadkiem i Janem Baranem (oczywiście wraz z nawigatorami).

W tegorocznych mistrzostwach, tak zresztą jak to się dzieje od lat, polskie załogi latały na wszystkim co nadaje się do startu w zawodach rajdowo-nawigacyjnych, czyli na Zlinach-42, Wilgach, Gawronach i Jakach-12. Piloci RFN rywalizowali w Nowym Targu na samolotach Robin i Rallye.

Regulamin mistrzostw Polski stanowił niejako wypadkową regulaminów mistrzostw świata rajdowych i precyzyjnych, biorąc z nich co najciekawsze i najtrudniejsze. Był to więc regulamin ambitny, tak jak ambitne są, realizowane zresztą z powodzeniem, zamiary naszych pilotów rajdowo-nawigacyjnych. Według tego regulaminu każda z konkurencji składała się lub mogła się składać z następujących prób: obliczenia nawigacyjnego planu lotu (można w niej było zdobyć maksymalne 200 pkt), nawigacyjnej (500 pkt), rozpoznania (500 pkt) i lądowania (100 pkt). W każdej konkurencji można więc było zdobyć 1 300 bądź 1 100 pkt, jeśli nie było próby obliczeniowej. Nie było to jednak proste. Każdy lot wymagał wielkiej dokładności w czasie, bowiem tolerancja na znanych punktach kontroli czasu wynosiła zaledwie 5 sekund, a na nieujawnionych — 15 s. Na trasie każdej konkurencji trzeba było szukać wyłożonych na ziemi znaków, a na podstawie otrzymanego przed startem arkusza zdjęć — identyfikować zdjęcia z obiektami w terenie. W poszczególnych konkurencjach było od 12 do 16 znaków i zdjęć, nie licząc zdjęć fałszywych, które dodatkowo utrudniały zadanie. Każdą konkurencję kończyła próba precyzyjnego lądowania jak najbliżej poprzecznej linii centralnej. Rozróżniano przy tym lądowania: normalne, znad przeszkody i pozorowane przymusowe. W dwóch konkurencjach załogi musiały dodatkowo wykreślić drugą, nie znaną przed startem część trasy na podstawie obliczeń w powietrzu. Te próby były dla załóg szczególnie ostrym sprawdzianem z nawigacji i radionawigacji.

Rozegrano 7 konkurencji o łącznej długości 1 350,5 km. Trasy tegorocznych mistrzostw wiodły w rejonie na zachód, północ i wschód od Nowego Targu. Wyznaczały go następujące miejscowości: Jabłonka, Maków Podhalański, Myślenice, Bochnia, Nowy Sącz, Krościenko. Było to więc latanie w górach, co było wielką atrakcją, ale także sporym utrudnieniem dla zawodników. Na szczęście dopisała pogoda. Poza pierwszą konkurencją mistrzostwa odbywały się w blasku słońca pięknej, polskiej jesieni, w majestacie ośnieżonych i widocznych z daleka Tatr.

Pierwsze dwie konkurencje składały się z odcinków prostych, były stosunkowo łatwe i stanowiły przygrywkę do właściwej rywalizacji. Już jednak w pierwszej konkurencji medalowe miejsca obsadzili małżeństwo Lenartowiczowie, Nycz z Wyskielem i Wajda z Wieczorkiem. I zatrzymali już medale do końca. Wprawdzie w następnych konkurencjach załogi tasowały się, atakowały wzajemnie, walczyły zacięcie o każdy punkt, ale trzy pierwsze miejsca jakby wyznaczone były już na samym początku mistrzostw. Groźna dla najlepszych załoga Popiołek — Marzec po absencji w pierwszej konkurencji walczyła o pietruszkę. Z załóg, które zagrażały bezpośrednio medalowej trójce, najwyżej ocenić trzeba latających równo i na wysokim poziomie reprezentantów Torunia, Robaczewskiego i Rożnowskiego. Największą niespodzianką była jednak dzielna postawa i wysoka lokata młodej załogi Aeroklubu Podkarpackiego: Pepera — Wękler. Równie wysoko należy ocenić miejsce łódzkiej załogi Mucek — Michalski. Swoją wysoką klasę potwierdzili członkowie kadry narodowej — Bylok, Babiarz, Rachwałowa, Gajewski i mimo nieco dalszej lokaty młody Skalik. Gospodarze mistrzostw mogą być zadowoleni z dość wysokiej, jedenastej lokaty Zubka i T. Wajdy. Na uwagę zasługuje również 12 miejsce Aliny Kalickiej. Z trudnego zawodniczego egzaminu, jakimi są mistrzostwa Polski, dobrze wywiązało się także kilkanaście następnych w klasyfikacji załóg, chociaż przekonały się one raz jeszcze, jak wiele trzeba pracy, przygotowań, treningu, by obecnie móc sięgnąć po zwycięstwa i medale w rywalizacji z najlepszymi pilotami rajdowo-nawigacyjnymi kraju.

Kilka słów o gościach zagranicznych. Usprawiedliwieniem ich końcowych lokat może być to, że do pierwszej konkurencji wystartowali z marszu, przylecieli bowiem do Nowego Targu tuż przed konkurencją. Ponadto, spiesząc się do domu (do pracy), nie startowali w ostatniej konkurencji. Nawet jednak w tych konkurencjach, w których startowali w pełni sił, nie zdołali nawiązać bezpośredniej walki z czołówką naszych pilotów i plasowali się w końcu zawodniczej stawki. Można jednak przypuszczać, że pierwszy start pilotów RFN w Polsce jest zapowiedzią dalszych, wzajemnych i pożytecznych kontaktów obydwu stron.

Niepisanym prawem sportu, nie tylko lotniczego, jest, że oczy wszystkich zwrócone są przede wszystkim na zdobywców medali, mistrzów i wicemistrzów. Na najwyższym miejscu podium tegorocznych XXIII Samolotowych Mistrzostw Polski Rajdowo-Nawigacyjnych stanęła tyle niespodziewanie co zasłużenie załoga Wacław Nycz — Krzysztof Wyskiel, młoda i wielce obiecująca, chociaż jej dowódca jest już zawodnikiem znanym, doświadczonym i sprawdzonym, nawet podczas tegorocznych mistrzostw świata, w których dzielnie walczył jako nawigator Jana Barana. Dodać warto, że nowy mistrz Polski Wacław Nycz ma 27 lat i jest instruktorem lotniczym Aeroklubu Rzeszowskiego.

Nie lada sztuki dokonał Krzysztof Lenartowicz, który w parze ze swą uroczą małżonką, młodą pilotką i debiutującą zawodniczką, zdołał wywalczyć tytuł wicemistrzowski. Nie umniejszając nic pani Jadwidze z jej zasług jako nawigatorki, srebrny medal jest potwierdzeniem wielkiego talentu i nie mniejszych możliwości zawodniczych jej męża. Poza bliskimi i wielbicielami talentów srebrnych medalistów również Polskie Linie Lotnicze LOT mogą być dumne ze swojego kapitana pilota i swej stewardesy pokładowej.

Inżynier z Krakowa Marian Wajda, wspierany dzielnie przez instruktora lotniczego Aeroklubu Krakowskiego Mariana Wieczorka, brązowym medalem potwierdził wysokie umiejętności i ugruntował swoją wysoką pozycję w polskim sporcie rajdowo-nawigacyjnym.

Pomimo braku kilku samolotowych tuzów, wyniki XXIII SMPRN potwierdziły obserwowaną od szeregu lat supremację Rzeszowa i Krakowa w tej dyscyplinie. Spośród medalistów tegorocznych mistrzostw w rozterce jest tylko wyszkolona na samolotach w Piotrkowie Trybunalskim Jadwiga Lenartowicz. Okazuje się, że łatwiej poślubić dobrego pilota niż ściągnąć go do macierzystego aeroklubu.

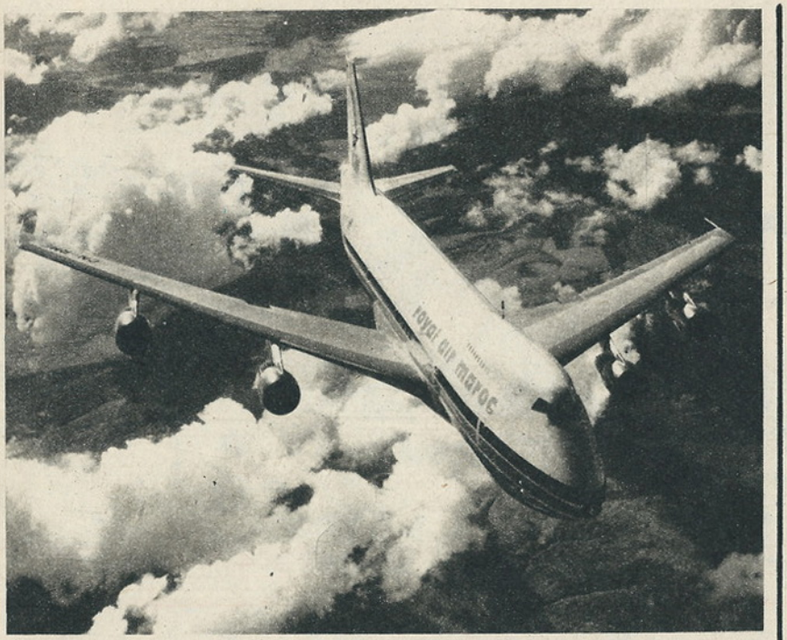
Po zakończeniu tegorocznych mistrzostw Polski poprosiliśmy o ich ocenę trenera kadry narodowej i kierownika sportowego mistrzostw Zdzisława Dudzika, który powiedział nam:

— Tragiczna katastrofa załogi warszawskiej była dla nas wszystkich szokującym przeżyciem. Gdyby nie to, tegoroczne mistrzostwa można by śmiało zaliczyć do najbardziej udanych. Ich wysoki poziom sportowy szedł w parze z bardzo dobrą organizacją, która była zasługą przede wszystkim pracowników Aeroklubu Tatrzańskiego. Jak zwykle nie zawiedli również pracujący społecznie sędziowie. Dobre, takie jak w Nowym Targu, zorganizowanie samolotowych mistrzostw wymaga ogromnego wysiłku wielu ludzi. Wielu z nich zasłużyło na szczególne wyróżnienie.

HEK

XXIII SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA POLSKI RAJDOWO-NAWIGACYJNE
Nowy Targ ● 13–20 września 1980 r.

Miejsce	Załoga (pilot — II pilot)	Aeroklub	Punkty
1.	Wacław Nycz — Krzysztof Wyskiel	Rzeszów	7965,04
2.	Krzysztof Lenartowicz — Jadwiga Lenartowicz	Kraków — Piotrków	7940,00
3.	Marian Wajda — Marian Wieczorek	Kraków	7912,53
4.	Jan Robaczewski — Andrzej Rożnowski	Toruń	7870,81
5.	Jerzy Pepera — Bogdan Węklar	Krosno	7654,48
6.	Krzysztof Mucek — Ryszard Michalski	Łódź	7651,64
7.	Andrzej Bylok — Andrzej Śmielkiewicz	Bielsko-Biała	7500,11
8.	Stanisław Babiarz — Roman Karbolewski	Ostrów	7436,66
9.	Mirosława Rachwał — Dariusz Rachwał	Kraków	7327,75
10.	Mirosław Gajewski — Zenon Zawadzki	Kielce	7268,86
11.	Marian Zubek — Tadeusz Wajda	Nowy Targ	7229,25
12.	Alina Kalicka — Marek Pliszka	Opole	7145,71
13.	Włodzimierz Skalik — Mariusz Tajchman	Częstochowa	7112,18
14.	Lech Szutowski — Włodzimierz Chrenowicz	Poznań	7063,32
15.	Leszek Matuszek — Jerzy Oślak	Bielsko-Biała	7011,36
16.	Jerzy Szemplíński — Ryszard Szpieć	Jelenia Góra	6812,66
17.	Edward Popiołek — Edward Marzec	Kraków	6784,51
18.	Andrzej Szymański — Wacław Sytko	Gdańsk	6676,17
19.	Mieczysław Litwińczyk — Leszek Jagodzik	Białystok	6762,29
20.	Mieczysław Przepiórka — Marek Szafraniec	Kraków	6666,16
21.	Zbigniew Chrząszcz — Grzegorz Skomorowski	Wrocław	6660,14
22.	Lech Kowalski — Dariusz Pacek	Dęblin	6449,85
23.	Marian Ochnio — Grzegorz Moskalenko	Dęblin	6410,91
24.	Zbigniew Zajdel — Lech Stępak	Rzeszów	6337,88
25.	Marek Bylinka — Tadeusz Hanc	Dęblin	6329,00
26.	Tadeusz Świst — Andrzej Świst	Nowy Targ	6277,93
27.	Andrzej Marszałek — Wojciech Kołodziej	Rzeszów	5688,30
28.	Stanisław Marliński — Zbigniew Puchała	Piotrków	5403,38
29.	Joseph Barnsteiner — Ottmar Steinhauser	Kempten (RFN)	4130,95
30.	Jan Kuśnierz — Wojciech Cybulski	Warszawa	3650,89
31.	Reinhard Ruck — Manfred Meyer	Oldenburg (RFN)	3226,72



ONZ lotnictwu

Zakończona we wrześniu 11 sesja specjalna Organizacji Narodów Zjednoczonych poświęcona była światowym sprawom gospodarki i ekonomiki. Zwróciła ona uwagę opinii publicznej na współczesne problemy w tych dziedzinach, stała się również okazją do przypomnienia wkładu tej organizacji — różnie zresztą ocenianego — w światowy postęp naukowy, techniczny, gospodarczy i socjalny. Przedmiotem sesji było głównie zwiększenie i usprawnienie pomocy krajom rozwijającym się, w aspekcie narastających trudności gospodarczych i ekonomicznych ogarniających cały świat. Spowodowane różnymi czynnikami, nie omijają one i lotnictwa.

Postępujący wzrost cen paliw, kryzys paliwowy oraz inne, negatywne przemiany ekonomiczne o zasięgu światowym, leżą u podstaw coraz liczniejszych problemów, przed jakimi stają największe lotnicze przedsiębiorstwa przewozowe. Wydaje się oczywiste, że trudności te są najdotkliwiej odczuwane przez lotnictwo państw zaliczanych do niedawna do tzw. „trzeciego świata".

Transport lotniczy stanowi jeden z istotnych czynników rozwoju gospodarki i turystyki, zwłaszcza na terenach rozległych, o słabo rozwiniętej komunikacji lądowej.

Na przykład w Indiach dyskutowane jest w parlamencie przeznaczenie ponad 45 mld rupii (tj. blisko 6 mld dolarów USA), na zakup nowych samolotów dla komunikacji krajowej i międzynarodowej oraz na modernizację i rozbudowę lotnisk. Wraz z innymi inwestycjami spowodować ma to zwiększenie napływu turystów do tego kraju do 3,5 mln w roku 1990, w porównaniu z 760 tys. w roku ubiegłym.

Czy przeciętny kraj rozwijający się ma możliwość inwestowania w lotnictwo tak jak Indie, należące do najbogatszych w tej grupie państw? Sam zakup kosztownego sprzętu nie rozwiązuje kwestii zorganizowania komunikacji lotniczej.

Czas wreszcie odpowiedzieć na pytanie, jakie jest tu miejsce i rola Organizacji Narodów Zjednoczonych?

Od 1 stycznia 1966 r. działa Program Rozwoju Narodów Zjednoczonych (United Nations Development Programme — UNDP), jako jedna z tzw. agencji specjalnych ONZ. Jego zadaniem jest udzielanie pomocy krajom rozwijającym się w umacnianiu ich gospodarki i podwyższaniu poziomu życia. Pomoc ta ma formę opracowywania planów rozwoju gałęzi gospodarki lub pojedynczych instytucji, jak również udzielania jednorazowych i bezzwrotnych dotacji finansowych, zapewnianych przez dobrowolne świadczenia państw członkowskich.

Ściślej rzecz biorąc, Rada Zarządzająca UNDP (organ naczelny) uchwala przydzielenie określonych funduszy na konkretny cel krajowi, którego rząd wystąpił o udzielenie pomocy. Za realizację tej pomocy Rada czyni odpowiedzialną którąś z wyspecjalizowanych organizacji międzynarodowych ONZ. Należy do nich ICAO (International Civil Aviation Organisation — Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego), której powierzane są zadania z zakresu lotnictwa.

Na pierwszej tegorocznej sesji Rady Zarządzającej UNDP (odbywają się one dwa razy w roku) zatwierdzono pomoc na cele lotnicze. Jak wynika z opublikowanych danych, obejmuje ona wydatkowanie ponad 20 mln dolarów na dofinansowanie budowy lub rozwoju cywilnych instytucji oraz urządzeń lotniczych w 21 rozwijających się krajach Azji, Afryki i Ameryki Południowej. Zakres projektów, których realizacja ma być dofinansowana przez UNDP z ramienia ONZ, jest bardzo szeroki: począwszy od rozbudowy Narodowej Dyrekcji Żeglugi Powietrznej w Argentynie, przez budowę lotnisk (np. w Jemenie), aż po zakup zapasowych części do unieruchomionego z powodu ich braku sprzętu lotniczego w Bangladeszu, Nepalu, Laosie, Bhutanie i na Malediwach.

Nie sposób tu wyszczególnić wszystkich projektowanych inwestycji. Warto jednak zwrócić uwagę na kilka powtarzających się w różnych państwach potrzeb, wskazujących na powszechność pewnych niedostatków w lotnictwie cywilnym krajów rozwijających się.

Spośród zatwierdzonych projektów, aż 9 to centra szkolenia personelu lotniczego. Ich budowa — w pewnych wypadkach jedynie rozbudowa lub dokończenie prac rozpoczętych już przed laty — pochłania ogromną większość przyznanych przez UNDP funduszy, bo około 17 mln dolarów (nie licząc udziału Europejskiego Funduszu Rozwoju w wysokości 3,2 mln dolarów). Pomoc ta przeznaczona jest głównie na zakup niezbędnego, a bardzo kosztownego sprzętu technicznego (np. symulator Boeinga-737 dla centrum szkolenia pilotów w Zairze), ale też na opłacenie ekspertów, instruktorów (w wielu wypadkach zagranicznych), a niekiedy na opłacenie projektów budowy lub nawet opracowanie planów szkolenia.

Zapewnienie sobie rodzimych, odpowiednio wyszkolonych kadr lotniczych stanowi niezbędny element rozwoju lotnictwa cywilnego nie tylko w krajach rozwijających się. Dotychczasowe korzystanie z personelu zagranicznego — europejskiego lub amerykańskiego — oraz z obcych ośrodków szkoleniowych, zapewniało wprawdzie wysoki poziom usług, stawiało jednak państwa korzystające w pozycji zależnej. Z uwagi na wagę problemu, duże koszty budowy i utrzymania, a także niewielkie na razie potrzeby pojedynczych krajów rozwijających się, niektóre z ośrodków będą miały charakter międzynarodowy (w Trynidadzie i Tobago — dla rejonu Karaibów, w Ugandzie — dla Afryki Wschodniej, a także w Zairze i Gabonie). Pozostałe instytuty szkolące (w Algierii, Brazylii, Singapurze, Tajlandii i na Filipinach) będą ośrodkami narodowymi.

Niezbędnym warunkiem tego, by lotnictwo cywilne w państwie rozwijającym się spełniało swą rolę, jest scentralizowany jego system. Winien się on opierać na silnym i prężnym organie zarządzającym, mającym szeroką gamę uprawnień w zakresie swej działalności. Rozbudowa i umacnianie takich instytucji nastąpi przy pomocy UNDP w Urugwaju (Dyrekcja Lotnictwa Cywilnego) i w Argentynie (wzmiankowana Narodowa Dyrekcja Żeglugi Powietrznej). W przypadku tej ostatniej chodzi również o rozszerzenie kompetencji w zakresie certyfikowania produkowanych w Argentynie statków powietrznych (istnieje tam 6 producentów samolotów oraz śmigłowców wojskowych i cywilnych, a także wytwórnia szybowców). Realizacja projektu utworzenia instytucji certyfikującej produkty narodowego przemysłu lotniczego nastąpić ma również w Brazylii (taka sama liczba przedsiębiorstw jak w Argentynie, wśród nich szeroko znany Embraer) i w Arabii Saudyjskiej.

W pozostałych przypadkach UNDP dofinansuje za pośrednictwem ICAO rozbudowę infrastruktury lotniczej, to jest tworzenie lub usprawnianie służb nawigacyjnych, obsługowych, meteorologicznych, reorganizację administracji. Przede wszystkim jednak współuczestniczyć będzie w budowie i modernizacji lotnisk, a także w pokryciu kosztów zakupu sprzętu latającego. Przeprowadzone zostaną też inne prace — np. w Urugwaju studium transportu lotniczego oraz studia klimatologiczne.

W większości krajów objętych pomocą Programu Rozwoju Narodów Zjednoczonych, realizacja podjętych dla lotnictwa projektów zakrojona jest na lata i zrozumiałe jest, że pochłonie nie miliony, ale miliardy dolarów. Przykładowo cena fabrycznie nowego samolotu komunikacyjnego Boeing-747 kształtuje się — w zależności od wersji — na wysokości około 60 mln dolarów. Symulator treningowy współczesnego samolotu komunikacyjnego kosztuje 2—2,5 mln dolarów.

Rozwijające się państwa, nie mając doświadczenia w organizowaniu i planowaniu transportu lotniczego i nie dysponując specjalistami ani też funduszami na ich zaangażowanie, tym samym nie są w stanie rozwiązać swych problemów. Zwracając się o pomoc do Programu Rozwoju NZ. Może być ona udzielona w postaci opracowania kompleksowego projektu systemu funkcjonowania lotnictwa w danych warunkach geograficznych i politycznych, z uwzględnieniem możliwości ekonomicznych kraju. Projekty o zbliżonym charakterze opracowuje się np. dla Urugwaju i Arabii Saudyjskiej. Niekiedy zachodzi konieczność jedynie dopracowania pewnego elementu takiego systemu (np. w Jordanii).

Ostatecznym celem zarysowanych powyżej i innych działań o charakterze międzynarodowym jest umożliwienie krajom rozwijającym się całkowitego usamodzielnienia swego lotnictwa oraz zbliżenie jego poziomu do średniego. W założeniu każde z państw tej grupy dysponować ma w przyszłości dobrze zorganizowanym lotnictwem transportowym, bazującym na całkowicie własnej infrastrukturze i personelu o odpowiednio wysokim poziomie, jako jedną z dziedzin gospodarki. Zrozumiałe, że posiadanie takiego lotnictwa przy niedorozwoju innych dziedzin jest z jednej strony niemożliwe, z drugiej zaś bezcelowe — działa tu zasada sprzężenia zwrotnego. Uregulowaniem tej kwestii obciążone są inne agendy ONZ, z czego wywiązują się z bardzo różnym skutkiem.

PIOTR GÓRSKI

Boeing-747 Jumbo Jet w barwach marokańskich linii lotniczych – Royal Air Maroc (wyżej) ● Znaczek pocztowy Ludowej Republiki Kongo z serii poświęconej historii lotnictwa, symbolizujący przywiązanie krajów trzeciego świata do idei rozwoju lotnictwa.

Polska Wilga na chwilę przed udanym lądowaniem podczas zawodów w Kempten.

Zdjęcia: J. Barnsteiner (2)

KORESPONDENCJA Z RFN 1

Ser za zwycięstwo

Od jubileuszowego Rajdu Baden-Baden minęło zaledwie półtora miesiąca, gdy z gościnnego lotniska jeleniogórskiego ponownie wystartowały — tym razem cztery — Wilgi z reprezentacją polskich pilotów rajdowo-nawigacyjnych. Cel: III Samolotowe Rajdowe Mistrzostwa Świata w Aschaffenburgu.

Siedziałem na prawym fotelu obok Jana Barana, który prowadził eskadrę czterech Wilg przetartą już drogą do Bayreuth. Nawigator Barana, Wacław Nycz, wytrwale studiował mapy i czasem serwował nam coś do jedzenia. W sąsiedniej Wildze — Witold Świadek i Andrzej Korzeniowski, a za nami — Krzysztof Lenartowicz z Marianem Wajdą i Edward Popiołek z Andrzejem Bylokiem. Cztery reprezentacyjne załogi — najlepsi wśród równych.

Żeby tradycji stało się zadość, pogoda w rejonie Karlovych Varów i przy dolocie do Bayreuth ponownie pokazała nam swoje wymoczone w deszczu pazurki. Lotnisko w Bayreuth przyjęło nas jak zwykle życzliwie i kosztownie. Stąd do Aschaffenburga, miejsca tegorocznych mistrzostw, zaledwie niecałe półtorej godziny lotu. Przed nami jednak najpierw było Kempten. Aeroklub tego starego, niewielkiego miasteczka, położonego prawie u podnóża Alp, kierowany przez Josepha Barnsteinera, zwycięzcę tegorocznego Rajdu Baden-Baden, zaprosił nas na trzydniowy wspólny trening przed mistrzostwami świata. Trening miał być zakończony międzynarodowymi zawodami, znanymi tu pod nazwą Käse-Rallye — rajd serowy — z racji głównych protektorów i fundatorów, którymi są bawarscy producenci serów.

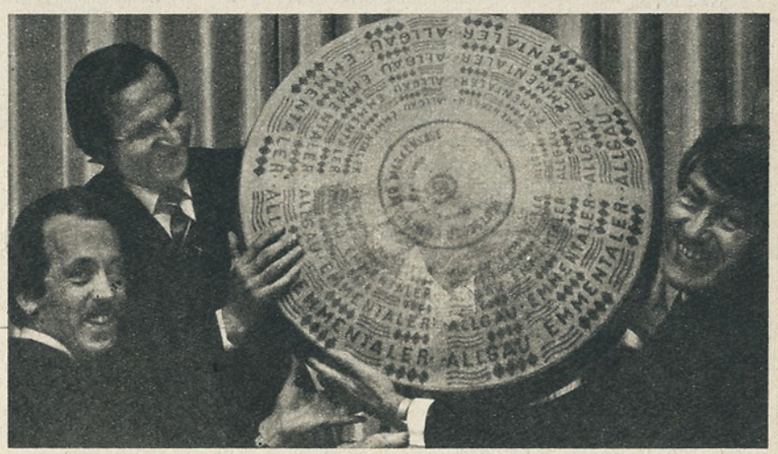
W Kempten-Durach latanie zapowiadało się intensywnie i interesująco. Trzy konkurencje nawigacyjne w jeden dzień. Start zgłosiło 55 załóg, w tym cała czołówka RFN z mistrzem świata z Coventry, Husemanem, Austriacy z wicemistrzem świata z Montrealu, Luckerbauerem, Szwedzi, no i Polacy. W słoneczny czwartek 21 sierpnia, bezpośrednio po odprawie, cała ekipa polska została zaproszona przez nadburmistrza Kempten dr. Josepha Hössa do złożenia wizyty w ratuszu.

Popołudnie — to przede wszystkim trening. Zdzisław Dudzik na podstawie ogólnych informacji, jakie uzyskaliśmy od J. Barnsteinera podczas odprawy, opracował trasę treningową. Pierwszy odcinek do Leutkirch załamany kilkakrotnie, następnie po łuku i krzywkach przez Kaufbeuren do Kempten. Czekamy na zawodników przeszło dwie godziny. Czołowy wiatr w pierwszej części trasy jest poważną przeszkodą, mimo że dla Wilgi organizatorzy przyjęli prędkość podróżną 135 km/h. Przelot po łuku przez Alpy dostarczył pilotom pięknych widoków i przysporzył kłopotów z pokonywaniem zawietrznych stron łańcuchów górskich. Nad Alpami — fala. Szybownicy meldowali 6 000 m wysokości, a niżej nie starczało wznoszenia Wilgom, by z marszu pokonać niektóre grzbiety gór. Dalsza część trasy nie stwarzała już kłopotów. Jednakże dokładny lot przy użyciu map drogowych w podziałce 1:200 000, bo takie miały obowiązywać w zawodach, wymagał wysokich umiejętności i wyjątkowego skupienia. Był wyczerpujący. Podzieliliśmy się swoimi wrażeniami z J. Barnsteinerem. Traktował nasze uwagi bardzo poważnie. Postanowił ograniczyć trasę na odcinku alpejskim, gdyby wiatr utrzymał się. Wieczorem przyjął polską ekipę p. Auer, jeden z menadżerów tutejszego przemysłu serowarskiego, członek klubu w Kempten. W piątek przed południem gospodarze zaprosili nas na krótką wycieczkę do znanego wszystkim kibicom sportów zimowych Obersdorfu.

Po powrocie do Kempten Dudzik zarządził trening lądowań. Korzystając z życzliwości kierownika ruchu lotniczego obserwowałem ten trening z wieży, siedząc na wszelki przypadek przy mikrofonie radiostacji. Lądowanie Wilg w wykonaniu naszych pilotów wzbudziło olbrzymie zainteresowanie. Spowodowało jednak prawdziwą lawinę telefonów od okolicznych mieszkańców, domagających się natychmiastowego zaprzestania lotów ze względu na hałas.

Zarówno trening nawigacyjny jak i lądowań łączyliśmy z pokazem możliwości Wilgi. Na pokłady samolotów zabieraliśmy pilotów RFN. Z najwyższym uznaniem kwitowali oni to, co zobaczyli. Jeszcze długo po wylądowaniu byli oblegani przez kolegów, którzy nie mogli polecieć. Z ruchów ich rąk można było wnioskować, że manewr pionowy na Wildze zrobił na nich olbrzymie wrażenie. A lot w Alpach? Zamiast odpowiedzi — cmoknięcie w czubki trzech złożonych palców.

Wspólna wieczorna kolacja, przygotowana całkowicie społecznym wysiłkiem, której atrakcją był tutejszy specjał, oczywiście serowy, stworzyła okazję do spotkania wielu znajomych z Wels, Coventry, Montrealu, Baden-Baden i stanowiła oficjalne otwarcie zawodów. Kierownik zawodów zaprosił wszystkich zawodników na odprawę w dniu jutrzejszym o godzinie 10.00, przypominając, że już o 11.01 będzie startował pierwszy zawodnik. Odprawa była rzeczywiście krótka i treściwa. J. Barnsteiner ze swadą i humorem opisał poszczególne konkurencje, podał komunikat meteorologiczny, ostrzegający o zamgleniach w górach i dość silnym wietrze. Uprzedził, że druga konkurencja prowadząca przez Alpy może być skrócona o około 20 minut



Zwycięzcy Käse-Rallye: Jan Baran (drugi z lewej) i Wacław Nycz (pierwszy z lewej) odbierają makietę nagrody. Prawdziwy ser waży 100 kg.

lotu, z ominięciem wyższych partii gór.

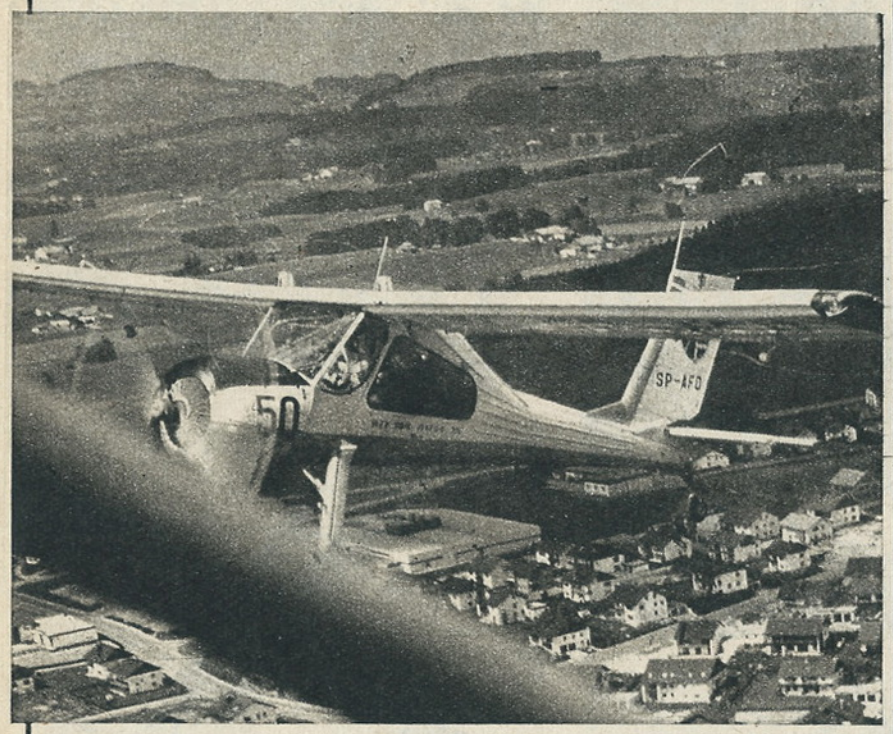
Łączna trasa wszystkich trzech konkurencji wynosiła 350 km. Po starcie ziemnym należało wykonać rundę nad lotniskiem i po 10 minutach zameldować się nad taśmą startu lotnego. Start i meldowanie — z dokładnością co do sekundy. Taśma leżała na szczycie pagórka odległego o około 10 km od lotniska w kierunku zachodnim. Nasi startowali z kolejnymi numerami 47, 48, 49, 50. Co minutę więc odrywała się od ziemi efektownym startem biało-czerwona Wilga.

Pierwsza konkurencja to przelot po łamanej trasie o siedmiu punktach zwrotnych przy łącznej długości trasy zaledwie 75 km. W punktach zwrotnych należało zidentyfikować pięć z sześciu obiektów umieszczonych na zdjęciach. Jedno ze zdjęć zawierało obiekt spoza trasy. Obiektami były gospodarstwa wiejskie, bardzo do siebie podobne. Nie stwarzało to jednak trudności czołowym załogom, w tym polskim. Dokładne lądowanie kończyło ten etap. W Leutkirch trzeba było Wilgi dotankować, bo w dalszych konkurencjach takiej możliwości już nie było, a z czasem lotu mogło być krucho — silny wiatr.

Otwarcie kopert z zadaniem drugiej konkurencji rozegranej po łuku mety trzeciego etapu i calych zawodów wyłożona została na lotnisku Kempten. Dokładność w czasie — taka sama jak przy starcie. Nasi przylecieli bardzo dokładnie i równie dokładnie lądowali. Po krótkim rozliczeniu z konkurencji przed sędziami i zakotwiczeniu samolotów udaliśmy się całą ekipą na drugą część imprezy. Była nią degustacja serów i win.

Wyniki ogłoszono o godzinie 23.00 podczas wspólnej kolacji. Joseph Barnsteiner będący równocześnie sędzią zawodów rozpoczął ogłaszanie od dwudziestego miejsca uprzedzając, że będą niespodzianki. I rzeczywiście. Pierwszą stanowiły dalekie miejsca znakomitych Austriaków — osiemnaste, siedemnaste i szesnaste. Huczne oklaski witają dziewiąte miejsce załogi Lenartowicz — Wajda. Wielkie brawa otrzymuje za piąte miejsce Höfling ze swoim nawigatorem Amtmannem, poruszającym się wyłącznie o kulach. Kolejne wiwaty towarzyszą ogłoszeniu czwartego miejsca Świadka i Korzeniowskiego. Z wielką sympatią witano zdobywcę trzeciego miejsca, aktualnego wówczas mistrza świata Husemanna z nawigatorem Theilmeierem. Duża radość w ekipie polskiej po wymienieniu na drugim miejscu załogi Popiołek — Bylok.

Tu J. Barnsteiner przerwał ogłaszanie wyników, stwierdzając, że musi odsapnąć przed wielkim przeżyciem, jakie go za chwilę czeka. Na sali zapadła cisza. Siedzący koło mnie Jan Baran powiedział przygnębiony: — Psia krew, przez to lądowanie w Kaufbeuren nie zmieściliśmy się nawet w dwudziestce. J. Barnsteiner zwrócił się do sali: — Ostrzegałem, że będą niespodzianki. I znowu cisza. Wreszcie przyspieszonym i chyba trochę wzruszonym głosem: — Zwycięzcą Bayeriche Käse-Raylle 1980 zostaje załoga Jan Baran i Wacław Nycz — Polska. Sala eksplodowała oklaskami i okrzykami. Zwycięzcy otrzymali w nagrodę około 100-kilogramowy „krążek" ementalera. Stół nasz był dosłownie oblegany. Odbieraliśmy dziesiątki gratulacji. Niespodzianka była rzeczywiście ogromna, tym bardziej, że w punktacji drużynowej wygrała również Polska przed RFN (reprezentacja Aschaffenburga) i Austrią.



Wilga po starcie z lotniska Kempten. Zdjęcie: B. Jancelewicz

Niedziela 24 sierpnia przywitała nas wspaniałą, słoneczną pogodą. Był to dzień pracowity. Najpierw loty pokazowe Wilg. Właściwości z Leutkirch do Kaufbeuren wskazywało, że organizatorzy wzięli pod uwagę wczorajszy przelot treningowy przez Alpy. Wiatr i lokalne zamglenia spowodowały znaczne skrócenie tego etapu. Pozostały do zidentyfikowania tylko dwa obiekty. Lądowanie wyznaczono na betonowym pasie wojskowego lotniska w Kaufbeuren, gdzie wyznaczono kwadrat o boku 30 m. Załoga Baran — Nycz nie była zadowolona z lądowania. Organizatorzy nie zdołali zapewnić, by pas był wolny i stąd trochę kłopotów, a nawet zamiar przejścia na drugi krąg.

Po krótkim postoju, start do ostatniej konkurencji. Etap Kaufbeuren — Kempten miał 140 km i prowadził po krzywkach. Polskie samoloty, dla których wyznaczono czas lotu na 70 minut, startowały w końcu stawki. Po drodze trzeba było zidentyfikować siedem kościołów wskazanych na zdjęciach. Zadanie okazało się tylko pozornie proste, ze względu na olbrzymie podobieństwo obiektów sakralnych w wielu miasteczkach i wsiach. Analizować trzeba więc było szczegóły. Linia holownicze Wilgi sprawdził jako pilot szybowca sam J. Barnsteiner. Po locie oświadczył, że już wie co będzie następną holówką w Kempten. Wszyscy byli oczarowani widocznością z kabiny Wilgi. Tylko te lądowania wydały się trudne.

Nasi technicy J. Szczutkowski i J. Nagengast usunęli usterki, które wykryli w czasie przeglądu przed naszym odlotem i żegnani przez gościnnych gospodarzy wystartowaliśmy do Mühldorf. Aeroklub działający w tym mieście ma Wilgę i gorąco nas prosił o pokaz i wymianę doświadczeń. Po około godzinnym locie spostrzegliśmy w powietrzu znajomą sylwetkę samolotu. To Wilga holująca szybowiec, a pod nami maleńkie lotnisko z asfaltowym pasem. Witali nas piloci tamtejszego aeroklubu oraz spora grupa sympatyków z nadburmistrzem miasta na czele. Nie brakowało przedstawicieli prasy. Uzgodniony program pokazu, obejmujący zespołowy lot w pięć Wilg, połączony był, na prośbę nadburmistrza, z przelotem nad miastem. Nadburmistrz zajął miejsce obok J. Barana, zwycięzcy Käse-Raylle. W pozostałych polskich Wilgach — dziennikarze. Pokaz wypadł bardzo efektownie.

Choć zmęczeni, ale z niejakimi oporami żegnaliśmy się z lotniczą bracią Mühldorf, rozkochaną w Wildze. Potrzebny był jednak wypoczynek przed jutrzejszym dniem, w którym mieliśmy dolecieć do Aschaffenburga.

TRENING W ASCHAFFENBURGU

Poranek 25 sierpnia powitał nasze Wilgi startujące z Mühldorf do Aschaffenburga słońcem i cumulusami. Dwugodzinny lot minął jak z bata strzelił, choć w końcowej części trasy, która prowadziła przez tereny przypuszczalnych konkurencji mistrzostw świata, nawigatorzy uważnie studiowali zgodność map z obiektami na ziemi.

W samo południe przelecieliśmy nad położonym w dolinie na łuku Menu, wśród pokrytych lasami pagórków Aschaffenburgiem. Z daleka widoczna była ciężka sylweta leżącego w centrum miasta zabytkowego zamku Johannisburg. Około dziesięciu kilometrów w kierunku zachodnim — lotnisko, trzecie już w okresie powojennym. Dwa poprzednie zostały zlikwidowane przez miasto, za każdym razem jednak zachowano pełną ciągłość funkcjonowania lotnictwa. Lotnisko jest wąskie. Szerokość pola wzlotów łącznie z pasem asfaltowym i drogą kołowania nie przekracza chyba 180 m. Długość — około 900 m. Główny kierunek wschód-zachód, o znacznie ograniczonych możliwościach podejścia i startu ze względu na strefy ciszy i ruchliwą szosę biegnącą około 50 m od początku pasa.

Pierwszą więc sprawą po wylądowaniu i serdecznym powitaniu przez Ericka Schlagmüllera, stałego co-pilota Willfrida Müllera, kierownika mistrzostw, była odprawa. E. Schlagmüller omówił zasady ruchu na lotnisku i w jego rejonie oraz poinformował nas o założeniach sportowych mistrzostw. Było to bardzo potrzebne, gdyż nie dotarły do nas wysłane niewłaściwie przez organizatorów materiały. Na wiadomość, że lotniskiem docelowym w pierwszej próbie nawigacyjnej będzie Rothenburg, Z. Dudzik z zadowoleniem błysnął oczami. — Coś ci pokażę — powiedział. Nietrudno było się domyślić, że to coś oznaczało, iż doświadczony trener znów rozszyfrował zamiary kierownika sportowego mistrzostw.

Po krótkiej odprawie Z. Dudzik zarządził trening lądowania. Siatka białych linii na pasie wyraźnie widoczna, choć jeszcze nie dokończona, stwarzała warunki do dobrego ćwiczenia. Kierownik ruchu lotniczego zaproponował nam skorzystanie z samochodu z radiostacją, pracującą na częstotliwości wieży i wyraził zgodę na korespondencję trener-zawodnik w języku polskim. Kilka przylatujących i odlatujących samolotów zostało umiejętnie wplecionych pomiędzy cztery ciasno latające Wilgi. Wyniki treningu nie wzbudziły zachwytu ani trenera, ani zawodników. Wilgi skakały jak piłki. Tylko lądowania E. Popiołka były dobre. Coś trzeba zrobić z amortyzacją! Mechanicy „Cyryl" Szczutkowski i Jan Nagengast mieli sporo roboty, by w warunkach polowych wyczarować podobieństwo dynamiczne amortyzacji pozostałych trzech samolotów na podstawie Wilgi E. Popiołka. Rozrzuty ciśnień w amortyzatorach były zdumiewająco duże.

Wieczorem w hotelu podczas odprawy z pilotami ustalony został plan treningu na 26 i 27 sierpnia, a obejmujący trasy nawigacyjne oraz lądowania w Rothenburgu i Aschaffenburgu. Trener omówił jeszcze raz krótko założenia do współpracy pilot-nawigator. J. Baran precyzując wniosek z wykładu zwrócił się do swojego partnera. W. Nycza: — Słuchaj Wacku, dobry nawigator, kiedy widzi w locie, że pilot wykazuje objawy zdenerwowania, nie powinien pytać — gdzie jesteśmy?

Wtorek i środę poświęciliśmy na trening. Organizatorzy dostarczyli nam kopię dokumentacji, która utknęła gdzieś w drodze do Aeroklubu PRL. Okazało się, że w mistrzostwach obowiązywać będą obok map formuły ICAO, o podziałce 1:500 000, również wojskowe mapy śmigłowcowe o podziałce 1:250 000 wydane w 1980 r. Otrzymaliśmy po jednej takiej mapie dla każdej załogi. Inna podziałka i inna grafika — to dla precyzyjnego nawigowania źródło potencjalnych błędów, ale wyniki treningu były w tym względzie zadowalające. Tylko znowu te lądowania!

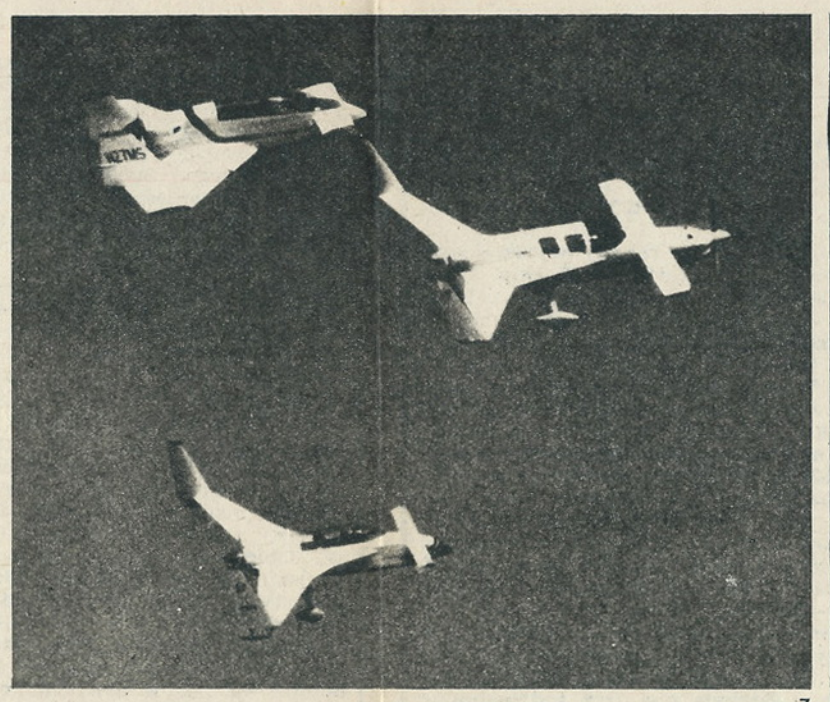
W czwartek, 28 sierpnia do godziny 17.00, odbywała się rejestracja załóg. Od wczesnego rana natomiast pracowali Szczutkowski i Nagengast, usuwając usterki. Po południu cztery czyściutkie, dzięki załogom, Wilgi były już oblegane przez wielu pilotów i sympatyków.

Oficjalne otwarcie mistrzostw nastąpiło podczas krótkiej kolacji w restauracji hotelu. Rzut oka na listę uczestników. Reprezentowane były głównie kraje europejskie. Nie zgłosili się Amerykanie, wycofali się piloci Iraku. Ostatecznie lista obejmowała 32 załogi z dziesięciu państw. Po sześć załóg wystawiły Austria, Wielka Brytania i RFN, a po jednej — Holandia, Szwajcaria i RPA. Jeśli chodzi o samoloty, to dominowały Cessny-172, 152, 150 oraz Pipery. Włosi przylecieli na swoim sprzęcie, w tym na jednej dwusilnikowej Partenavii Victor. Rozpiętość prędkości podróżnej wyznaczonej na mistrzostwa — bardzo duża. Od 120 węzłów (ok. 222 km/h) włoskiego SF-260 do 73 (ok. 135 km/h) naszych Wilg.

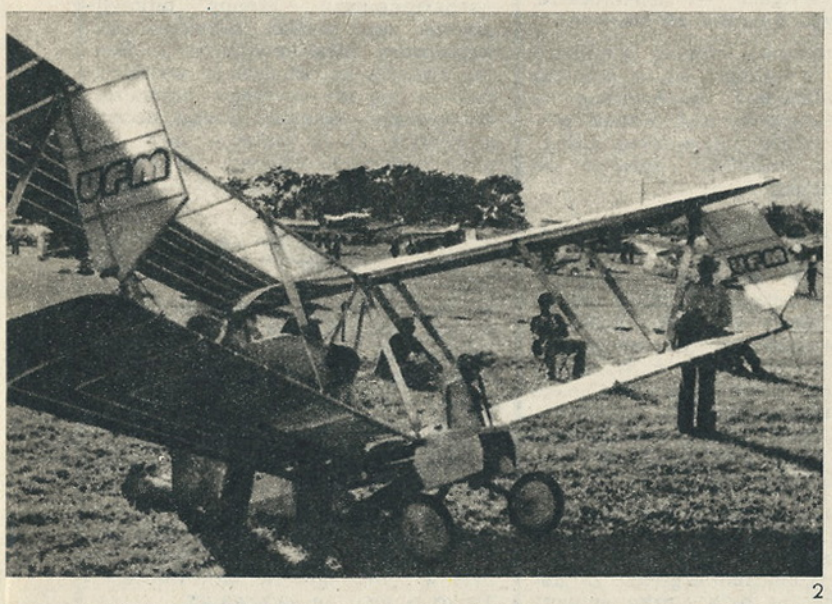
Wśród zawodników — niezwykle groźni gospodarze Hofling — Amtmann z Aschaffenburga i Husemann — Westerbarkey, mistrzowie świata z Coventry, Austriak Luckerbauer — wicemistrz świata z Montrealu, nie znani bliżej Szwedzi i, poza załogą Seymour — Boylan, Anglicy. Odkrycie kart miało nastąpić już jutro. (cdn.)

BOHDAN JANCELEWICZ

1



7

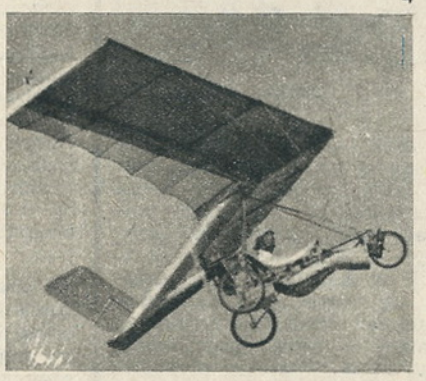


2

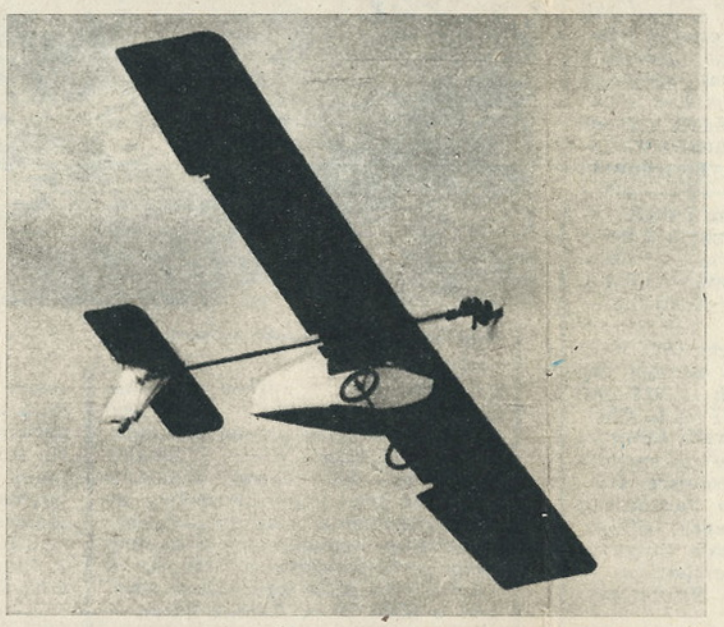
4

8

3



5



9

OSHKOSH '80

6

10

1. Fragment kempingu dla pilotów przybyłych na zlot na samolotach produkcji fabrycznej.

2. Easy Riser Aero.

3. Rotorway Exec — śmigłowiec budowany z zestawu części. Rozwinięcie Scorpiona. Silnik — 107 kW (145 KM).

4. Akrobacja „lustrzana" na samolotach CAP-10.

5. Lotnia Fledgling z silnikiem i śmiglem pchającym, jeden z 20 typów pokazanych w Oshkosh.

6. Motolotnia Quicksilver sterowana przesunięciami masy i sterem kierunku. Silnik — 11 kW (15 KM). Warunek EAA dla pilotów lotni i motolotni biorących udział w zlocie — min. 50 h przebytych w locie.

7. Trzy nowe konstrukcje Burta Rutana: Defiant (w środku), VariViggen (u góry) i LongEz (następca VariEze). W 1982 r. na LongEz ma być wykonany lot dookoła świata. Czas budowy samolotu — 1000 h.

8. J-3 Eagle (Orzeł) z rejestracją kanadyjską.

9. Motolotnia Gypsy z klasycznymi sterami i lotkami.

10 Mace M-102 Scorchy z kadłubem od BD-5 i silnikiem VW.

Jak co roku od kilkudziesięciu lat małe i zwykle ciche trzydziestopięciotysięczne miasteczko amerykańskie Oshkosh staje się przez tydzień jakby stolicą lotniczą USA.

W Oshkosh znajduje się jedno z 18 tysięcy krajowych lotnisk amerykańskich. W dniach zlotu (2—9.VIII. 1980 r.) lotnisko to odwiedziło ponad 7 tysięcy samolotów. Intensywność startów lub lądowań wynosiła ponad 400 samolotów na godzinę, czyli co 7 s ktoś startował lub lądował. Dużo to, czy mało? Za najbardziej uczęszczany port lotniczy na świecie Amerykanie uważają chicagowski O'Hare. A Oshkosh ma w okresie zlotu ruch lotniczy ok. czterokrotnie większy od O'Hare.

Każdy uczestnik pokazów w locie miał przyznany czas 10 min, z zastrzeżeniem programowym, że nie mogą to być wyścigi samolotów.

Przeciętnie liczba samolotów kołujących, startujących, lądujących i przelatujących na raz w każdej chwili pokazów wynosiła 93.

Nad bezpieczeństwem ruchu lotniczego w Oshkosh podczas zlotu i licznych pokazów czuwało w tym roku 35 kontrolerów i 46 osób obsługi pomocniczej na lotnisku — wyposażonych w środki łączności, przewoźne stacje radiolokacyjne itp.

Tegoroczny zlot i pokazy w Oshkosh oglądało 450 tysięcy osób z 45 państw. Przebieg zlotu transmitowała telewizja amerykańska.

Organizatorem zlotów w Oshkosh było istniejące od 1953 r. Stowarzyszenie Konstruktorów Samolotów Eksperymentalnych EAA, liczące obecnie 125 tysięcy członków w 91 państwach (w USA — 70 tysięcy), z których tym razem przybyło do Oshkosh ponad 25 tysięcy.

Ponad 1100 samolotów (spośród wspomnianych już ponad 7 tysięcy przybyłych do Oshkosh) było przez członków EAA pokazanych na wystawie naziemnej. W okresie istnienia EAA jego członkowie zbudowali ponad 350 typów statków powietrznych własnej konstrukcji — Experimental — powielonych następnie w liczbie ponad 5000. W tym roku w Oshkosh szczególnie dużo było samolotów Pitts, zbudowanych samodzielnie z zestawów konstrukcyjnych produkcji fabrycznej.

W pokazach w locie wzięło udział 427 samolotów kategorii **Eksperymentalnej** (własnej konstrukcji lub budowy), 133 samoloty kategorii **Antyk** (z okresu do 1946 r.), 593 samoloty kategorii **Klasycznej** (z okresu 1946—1953 r.), 27 — wiropłatów, 11 samolotów kategorii **Replika** i 90 konstrukcji ultralekkich. W kategorii **Ptaków Wojennych** (samolotów ex-wojskowych) startowało ponad 130 maszyn, w tym 3 Latające Fortece B-17, 8 Mustangów P-51, 30 treningowych AT-6 Texan, 5 Sea Furie N-3N, 18 Mentorów, sporo Corsairów i Wildcatów, a nawet C-47 i Ju-52 z Teksasu.

W zlocie międzynarodowym pilotów akrobatów EAA przeważały samoloty amerykańskie Pitts, Eagle i Taylorcraft oraz francuskie CAP-10 z pilotami z USA, Francji i RFN.

W lotach akrobacyjnych wyróżnił się dwupłat z białym orłem na czerwonym tle — na górnym płacie i stateczniku pionowym WACO-CT z 1929 r., na którym Amerykanin polskiego pochodzenia, profesor matematyki na Uniwersytecie Michigan Bob Lyjak, dał wspaniały pokaz. Nawet przywykła do niezwykłości publiczność amerykańska zamarła na chwilę, gdy Lyjak zaraz po starcie wykręcił dwie beczki tuż nad ziemią. Zresztą specjalnością Lyjaka są m.in. loty odwrócone na wysokości 12 m. Akrobata-amator Bob Lyjak zwyciężał od 1964 r. w licznych zawodach lotniczych w USA i Kanadzie, zdobywając nawet pierwsze miejsce w mistrzostwach zawodowych pilotów akrobacyjnych Stanów Zjednoczonych.

Efektownie wypadły pokazy akrobatyczne dwóch CAP-10 latających w ścisłym szyku, loty zespołowe ponad 20 samolotów Cessna, a także cyrkowy pokaz samolotu Piper Cub lądującego i startującego z jadącej ciężarówki.

Antyczny Curtiss z 1911 r. latał z silnikiem o mocy 66,2 kW (90 KM) przy 1400 obr/min.

Ale Oshkosh, to nie tylko pokazy sprzętu w locie i na ziemi. To także wystawa przemysłowa i targi, wymiana doświadczeń oraz szkolenie. W tym roku 270 wystawców oferowało do sprzedaży kompletne zestawy konstrukcyjne (cena bez silnika — od 2000 dol.), różne podzespoły i drobne części, aż po osprzęt awioniczny. Podobno co czwarta osoba zwiedzająca targi miała już samolot. W 150 warsztatach można było naprawić samolot lub zapoznać się z nową technologią budowy. Przez tydzień na seminarium EAA wygłoszono 25 wykładów z zakresu aerodynamiki, projektowania, obliczeń, przepisów prawnych itp. Wśród wykładowców można było spotkać także pracowników NASA z tytułami doktorskimi.

Co w tym roku charakteryzowało zlot w Oshkosh? Przede wszystkim pewien powrót do nowatorskich konstrukcji własnych członków EAA, gdy od 1975 r. na zlotach coraz więcej było samolotów produkcji fabrycznej.

Wzrost kosztów paliwa też dał o sobie znać. Samolot Rutan VariEze przeleciał bez lądowania z San Francisco do Oshkosh. Lot trwał 10 h, a samolot zużył średnio 18 dm^3/h (czyli 5,7 dm^3/100 km, a w bezpośrednim przelocie nawet 4 dm^3/100 h). W tej konkurencji zlotowej VariEze okazał się najlepszy.

Coraz popularniejsze stają się motolotnie z silnikami o pojemności np. 50 cm^3 i zużyciu paliwa 5,7 dm^3/h. Dla porównania — biorące w pokazach Ptaki Wojenne zużywały średnio 121 dm^3/h.

Nowością targów były urządzenia do własnej produkcji paliwa — alkoholu ze zboża — z przeznaczeniem do napędu samochodów i lekkich samolotów. Koszt urządzenia — 1000 dol., produkcja dzienna — ok. 190 dm^3, co zainteresowało wielu lotników-farmerów.

Inną nowością były pokładowe miniradiolokatory meteorologiczne dające barwny obraz, miniaturowe ręczne radiostacje 10-kanałowe (pasmo 118—135, 975 MHz), proste symulatory lotu do szkolenia i treningu pilotów samolotów jedno- i dwusilnikowych oraz urządzenia nawigacyjne dla małych lotnisk oparte na sygnalizacji świetlnej.

Kto chciał mógł jeszcze zwiedzić wystawę w muzeum EAA, a poczta amerykańska wydała 31 c. znaczek okolicznościowy z samolotem.

Do polonicow Oshkosh-80, oprócz wspomnianego już występu akrobatycznego Boba Lyjaka, należy zaliczyć pokaz minisamolotu J-3 Orzeł, konstrukcji 37-letniego pracownika Instytutu Elektroniki Politechniki Łódzkiej Jarosława Janowskiego. Wprawdzie samolot ten doczekał się na razie tylko zdjęcia w zachodnioeuropejskim czasopiśmie lotniczym z lakonicznym podpisem: „J-3 Eagle z silnikiem Porsche", ale podobno zajął w swej kategorii jakąś wysoką lokatę w Oshkosh. Wskazywałoby na to zwrócenie na J-3 Eagle (Orzeł) uwagi fotoreportera. W dwóch innych zachodnioeuropejskich czasopismach lotniczych występ J-3 w ogóle nie był odnotowany.

Nie znamy dotąd szczegółów sukcesu Orła, wiemy natomiast, w jaki sposób samolot ten znalazł się w Oshkosh. Otóż Wiesław Machejko w łódzkich „Odgłosach" (z 31.VIII. 1980 r.) tak opisuje w artykule „Wysokie loty" amerykańską przygodę trzeciej już odmiany minisamolotu konstrukcji Jarosława Janowskiego (były to: J-1 Prząśniczka, J-2 Polonez i J-3 Orzeł), należącego do Mariana Nowaka i przez niego pilotowanego w Oshkosh.

„Nie byłoby ani startu, ani sukcesu — gdyby nie wesele! Rzeczywiście, gdyby łódzki pilot, do dziś zresztą członek Aeroklubu, nie pokochał i nie poślubił kanadyjskiej dziewczyny, do której pojechał wraz z własnym zamówionym w Łodzi Orłem, nie byłoby polskiego sukcesu w USA. Marian Nowak wyposażył go w drogi 4-cylindrowy silnik Porsche o mocy 44,2 kW (60 KM), Janowski zaprojektował większe zbiorniki na ok. 1000 km lotu, Witold Kalita skleił kadłub o długości blisko 5 m i skrzydła o rozpiętości 7 m. Orzeł wraz z silnikiem miał masę 150 kg! Celnicy mający do czynienia po raz pierwszy z tak niezwykłą przesyłką nie robili najmniejszych kłopotów. Marian Nowak pracujący obecnie w lotniczych zakładach De Havilland lata swym Orłem budząc ogromne zainteresowanie. Na tegorocznych pokazach zajął w swej konkurencji bardzo wysoką lokatę.

Sam konstruktor nie ma jeszcze dokładnych informacji na ten temat, bo konkurencje w Oshkosh są bardzo precyzyjnie dzielone i określane. Wie tylko tyle, co podał z USA korespondent PAP, a polska prasa przedrukowała. Czeka teraz na wieści od Mariana Nowaka, no i na ogromny puchar, który w takich przypadkach funduje amerykańskie stowarzyszenie amatorów-konstruktorów lotniczych EAA. Jarosław Janowski jest jego członkiem i płaci składki w wysokości 35 dol. rocznie. Dostaje za to co miesiąc kolejny numer pisma technicznego, poświęconego konstrukcjom amatorskim, a z okazji zawodów w Oshkosh — dwa numery specjalne".

Czekamy więc na dalsze wieści o występie łódzkiego Orła w Oshkosh.

W uzupełnieniu przeglądu fotograficznego ze zlotu w Oshkosh należy dodać, że impreza ta miała dotąd trzy wypadki lotnicze: jeden w 1978 r. i dwa w 1980 r. Wszystkie o takim samym przebiegu — ześlizg w zakręcie na zbyt małej wysokości przy lądowaniu. **(W)**

Tina Leahy, jedyna kobieta startująca w konkurencji S8A – szybowców z napędem rakietowym.

Zdjęcie: J. Jarończyk

Korespondencja z USA

SREBRO i BRĄZ DLA POLSKICH MODELARZY KOSMICZNYCH

Czteroosobowa ekipa modelarzy Aeroklubu PRL w składzie **Edward Kurowski** — kierownik ekipy oraz zawodnicy: **Juliusz Jarończyk, Ryszard Wróblewski i Mieczysław Twardowski** uczestniczyło w IV Mistrzostwach Świata Modeli Kosmicznych w USA.

Dnia 7 września ekipa wylądowała na lotnisku im. J F. Kennedy'ego w Nowym Jorku. Na naszą ekipę oczekiwali już organizatorzy, co nam bardzo ułatwiło dotarcie do miejsca zakwaterowania. Mistrzostwa świata odbywały się w Lakehurst, bazie lotnictwa morskiego USA.

W mistrzostwach świata modeli kosmicznych uczestniczyło 8 ekip narodowych: USA, Bułgarii, Hiszpanii, Polski, Kanady, Australii, RFN, Wielkiej Brytanii. Ekipy USA, Hiszpanii i Bułgarii liczyły po 14 zawodników. Polska, Kanada i Wielka Brytania wystawiły po 3 osoby, Australia tylko dwie, 1 zawodnik reprezentował RFN. Wszyscy uczestnicy zostali zakwaterowani w miejscowości Toms River, oddalonej od miejsca startów o 20 minut jazdy mikrobusem.

Otwarcie mistrzostw miało bardzo uroczysty przebieg. Po powitaniu uczestników przez organizatorów na lotnisku, które było udekorowane flagami państw biorących udział w imprezie, przy dźwiękach hymnu Stanów Zjednoczonych A.P. na maszty zostały wciągnięte flagi: USA, FAI i US NAVY. Podczas tej ceremonii zostały odpalone równocześnie rakiety z flagami państw uczestniczących w mistrzostwach świata.

W tym samym dniu rozegrano 3 tury lotów modeli w klasie S8A z silnikiem do 2,5 Ns. W tej konkurencji — modeli samolotów rakietowych, uczestniczyło 21 zawodników. Limit czasowy wynosił 120 s. Zwyciężył zawodnik USA **Gregory Stewart**, wynikiem 360 s. Wykonał on swoim modelem trzy loty maksymalne. Drugie miejsce uzyskał również zawodnik USA **Philip Barnes** wynikiem 298 s, a trzeci był Kanadyjczyk **Peter Cook**, który zaliczył 253 s. W klasie S8A uczestniczyli zawodnicy z USA, Kanady, CSRS, Australii, W. Brytanii i Bułgarii.

Następnego dnia, 9 września rano, odjechały mikrobusy z zawodnikami do Lakehurst, gdzie w godzinach 7.30—8.00 komisja sportowa przyjmowała modele klasy S6A (rakiety czasowe z taśmą). Przed przyjęciem modeli przez komisję techniczną każdy kierownik ekipy musiał obowiązkowo dostarczyć silniki, jakimi będą startowali zawodnicy. Po zważeniu modeli i ich oznakowaniu można było pobrać silniki od komisji sportowej, dokonującej pomiaru czasu lotu. Każda ekipa miała przydzielone oddzielne urządzenie startowe. Odpalenie rakiet odbywało się centralnie, po zgłoszeniu o gotowości startu. Organizacja startu była doskonała, co miało wpływ na sprawne przeprowadzanie konkurencji. Warunki atmosferyczne bardzo dobre. Dużo słońca i 40°C ciepła. Okoliczny teren był porośnięty dużymi skupiskami krzewów i drzew. Bardzo to utrudniało odnalezienie modeli, a odlatywały też one na duże odległości. Wielu z nich nie udało się odnaleźć. Model Jarończyka w finale również nie został odnaleziony.

Następną konkurencją były rakietoplany (S4D) Orzeł z silnikiem do 40 Ns. Stosowano w niej modele zdalnie kierowane, układu Rogallo i klasyczne. Walka o pierwsze miejsce rozegrała się, jak było do przewidzenia, pomiędzy ekipami USA i Bułgarii. One jedynie maksymalnie opanowały loty swoich modeli w tej klasie. Zawodnicy USA i Bułgarii uzyskali po trzy loty maksymalne. W locie dogrywkowym **Jordan Pawłow** z Bułgarii, który startował modelem ze skrzydłami Rogallo, uzyskał 335 s. Dało to mu I miejsce i tytuł mistrza świata wynikiem 1 235 s. Drugie miejsce, srebrny medal i tytuł I wicemistrza, zdobył **Harold Yongren** z USA wynikiem 900 s. Yongren startował rakietoplanem zdalnie sterowanym. Trzecie miejsce zajął **Angel Jankow** z Bułgarii wynikiem 889 s. Nasi zawodnicy w tej klasie modeli nie startowali.

Drużynowym mistrzem świata w klasie S4D została Bułgaria, uzyskując 2 481 s. I wicemistrzem USA — 2 329 s. i II wicemistrzem Hiszpania — 888 s. W tej klasie modeli startowało 6 krajów: Bułgaria, USA, Hiszpania, W. Brytania, Kanada i Australia, które w tej kolejności zostały sklasyfikowane.

W klasie rakiet z taśmą (S6A) uczestniczyło 20 zawodników z 8 krajów. O pierwsze miejsce w dogrywce walczyło trzech zawodników: dwóch z USA i jeden z Bułgarii. Uzyskali oni po 3 loty maksymalne — po 120 s. W czwartym locie, w walce o pierwsze miejsce, pozostało już tylko dwóch zawodników z USA i Bułgarii. Bułgar **Jordan Pawłow** uzyskał wynik 471 s, zajmując trzecie miejsce i tytuł II wicemistrza świata. Piąty lot dogrywkowy wyłonił mistrza świata. Został nim zawodnik USA **Philip Barnes** wynikiem 647 s. Drugie miejsce i tytuł I wicemistrza świata zdobył **F. Randall Ringner** wynikiem 627 s. **Juliusz Jarończyk** w tej klasie modeli zajął IV miejsce wynikiem 318 s. Pozostali nasi zawodnicy — **Mieczysław Twardowski** — 213 s i 10 miejsce, **Ryszard Wróblewski** miejsce 12 wynikiem 120 s.

W klasyfikacji zespołowej S6A I miejsce zajęła ekipa USA — 1 029 s. II miejsce i tytuł I wicemistrza świata Bułgaria — 822 s. i **III miejsce i tytuł II wicemistrza świata ekipa polska wynikiem 651 s**, Hiszpania — 550 s, Australia — 347 s, W. Brytania — 299 s, Kanada — 187 s i 70 s zawodnik z RFN Wolfgang Carstens.

10 września startowały rakiety wysokościowe z obciążeniem (S2A). Startowało 7 ekip. Tytuł mistrza świata zdobył **Chris Flanigan** z USA. Jego model osiągnął wysokość 516 m. II miejsce i srebrny medal zdobył jego rodak **Dave Cook** wysokością 512 m. III miejsce i tytuł II wicemistrza — **Matt Steele**, także z USA, wysokością 489 m. **Juliusz Jarończyk** — VI miejsce wysokością 390 m. Miejsce IX **Ryszard Wróblewski** — 361 m i miejsce XVI **Mieczysław Twardowski** — 321 m. Drużynowym mistrzem świata została ekipa USA — 1 517 pkt. II miejsce i tytuł I wicemistrza świata W. Brytania — 1254 pkt. **II wicemistrzem została nasza ekipa, osiągając 1072 pkt** i dalej w kolejności: Hiszpania — 1035 pkt, Bułgaria — 996 pkt, Kanada — 949 pkt, Australia — 595 pkt.

Po południu rozegrano dalszą konkurencję wysokościową — makiety wysokościowe (S5C) z silnikiem 10 Ns. Przyniosła ona ekipie USA wielki sukces. Zdobyła ona trzy indywidualne medale. I miejsce **Chris Flanigan** — 1 323 pkt (na wynik składa się ocena techniczna, charakterystyka lotu i uzyskana wysokość), II miejsce **C. Morgan** — 1 235 pkt i III miejsce **Matt Steele** — 1 221 pkt. Nasi zawodnicy zajęli: 6 — **R. Wróblewski** — 1 016 pkt, 9 — **M. Twardowski** — 918 pkt i 11 — **J. Jarończyk** — 768 pkt. W klasyfikacji drużynowej I miejsce i tytuł drużynowego mistrza świata zdobyła ekipa USA wynikiem 3 779 pkt, II — Bułgaria — 3 143 pkt, **brązowy medal Polska — 2 702 pkt** i IV — W. Brytania — 2 520 pkt.

11 września zostały rozegrane dwie ostatnie konkurencje. Pierwszą z nich były rakiety czasowe ze spadochronem (S3A). Już w pierwszej turze lotów 13 zawodników uzyskało maksymalne czasy po 240 s. W drugiej turze było ich 9 i w trzeciej pozostało 7. Po trzech turach lotów czterech zawodników uzyskało po trzy loty maksymalne i zakwalifikowało się do walki o medale. Byli to: **Luis Ignoto** (Hiszpania), **Juliusz Jarończyk** (Polska), **Charles Sykos** (USA) i **Georgi Lulew** (Bułgaria). W czwartym locie, podwyższonym do 300 s, odpadł zawodnik bułgarski, który uzyskał czas 113 s. Pozostali uzyskali po 300 s. W tym locie Jarończyk i Sykos nie odnaleźli modeli. Jedynie zawodnik hiszpański **L. Ignoto** wystartował samotnie i uzyskał czas 360 s. Został on mistrzem świata — 1 380 s i złotym medalistą. **Medale srebrne i tytuły I wicemistrzów świata zdobyli J. Jarończyk i Ch. Sykos po 1 020 s. M. Twardowski** zajął w tej klasie modeli miejsce 12 — 442 s i **R. Wróblewski** — 323 s. Mistrzem świata została drużyna Hiszpanii, która uzyskała 2 102 s, II — USA — 1 903 s, III — Bułgaria — 1 803 s, **IV — Polska — 1 485 s**, V — Kanada — 1 357 s, VI — W. Brytania — 850 s, VII — Australia — 367 s, VIII — RFN — 312 s.

Ostatnią konkurencją były makiety (S7). Trzy medale i tytuły mistrzów świata zdobyli zawodnicy Bułgarii. I — **M. Masiach** — 914 pkt, II — **B. Stamenkow** — 908 pkt, III — **L. Christow** — 880 pkt, IV — **M. Twardowski**, któremu zabrakło zaledwie dwóch punktów do medalu brązowego. **R. Wróblewski** zajął miejsce dziewiąte wynikiem 594 pkt. Makieta Jarończyka uległa zniszczeniu z powodu awarii silnika. Drużynowym mistrzem świata została Bułgaria, I wicemistrzem — USA i **II wicemistrzem — Polska**, choć tylko Twardowski i Wróblewski zostali sklasyfikowani.

Po zakończeniu lotów i wręczeniu medali FAI za zwycięstwa indywidualne (były one wręczane każdego dnia po zakończeniu konkurencji) nastąpiła ceremonia zakończenia mistrzostw.

12 września zorganizowany został wyjazd do Waszyngtonu dla uczestników mistrzostw. Zwiedzano Biały Dom, ośrodek lotów kosmicznych im. Goddarda. Niezapomniane wrażenie pozostało po zwiedzeniu muzeum lotnictwa i kosmonautyki. Są tam wszystkie obiekty i statki kosmiczne, od rakiety Goddarda do Skaylaba, jest Sojuz — Apollo i kapsuły, w których lądowali na Pacyfiku amerykańscy kosmonauci.

Ekipa nasza powróciła do kraju z przeświadczeniem, że dobrze wypełniła zadania sportowe i godnie reprezentowała nasze modelarstwo kosmiczne na mistrzostwach świata w USA.

EDWARD KUROWSKI

CELNOŚĆ

Gdy sześć lat temu w Szolnoku Polak Stanisław Sidor zdobywał mistrzostwo świata w skokach spadochronowych na celność lądowania (6 skoków — 0,01 m), było już wiadomo, że spadochroniarstwo wkroczyło w nowy etap, gdy chodzi o precyzję skoków celnościowych. W walce o najwyższe trofea sportowe zaczęły się liczyć wyłącznie skoki idealne. Przyczynił się do tego przede wszystkim rozwój konstrukcji. Spadochrony klasyczne, na których podchodziło się do lądowania z wiatrem, z dość dużą prędkością opadania, wyparte zostały przez spadochrony szybujące, na których zawodnik przylatuje w rejon miejsca lądowania, ustawia się pod wiatr i umiejętnie sterując swym „latającym skrzydłem" powoli podchodzi do lądowania i precyzyjnie dotyka celu, którym jest krążek o 10-centymetrowej średnicy. Mistrz swiata z Rzymu (1976) Francuz Jean Dermine i mistrzowie z Zagrzebia (1978), reprezentant NRD Andreas Partsch i Amerykanka J. Smith, złote medale w celności lądowania zdobyli dzięki skokom idealnym. Podobnie było podczas tegorocznych mistrzostw w Kazanłyku.

Pomimo jednak postępu w sprzęcie i technice skoków, niełatwo jest uzyskać w 10 próbach (tyle skoków składa się na tę konkurencję) same tzw. centra. W Kazanłyku konkurencja celności trwała kilka dni, na przemian z akrobacją, w różnych warunkach pogodowych, rano, w południe i wieczorem, w ciszy i przy silnym wietrze, bliskim dopuszczalnej granicy 7 m/s, w słońcu i deszczu oraz przy zmiennych, termicznych podmuchach. Te ostatnie okazały się najbardziej groźne dla wielu zawodników i najczęściej były przyczyną sportowych dramatów. W konkurencji celności skoczkowie lubią równo wiejący, umiarkowany, a nawet silny wiatr. W takich warunkach dużo trenowali polscy spadochroniarze (taką akurat mieli pogodę). W Kazanłyku trzeba było natomiast być przygotowanym na każdy rodzaj pogody. Oprócz wysokich umiejętności i dobrego spadochronu trzeba było mieć wiele szczęścia do czasu wyskoku i warunków pogodowych, jakie w momencie lądowania panowały nad piaskowym kołem.

Czołówka światowa w skokach celnościowych liczy co najmniej pół setki mężczyzn i z połowę tego kobiet. Niełatwo więc było w Kazanłyku o sukces. Można powiedzieć, że mają oni do perfekcji opanowane wszystkie manewry związane z podejściem do lądowania, tak w ciszy jak przy różnych prędkościach wiatru. Po mistrzowsku rozgrywają także ostatnią sekundę skoku, kiedy są kilka metrów, metr i niżej nad ziemią, kiedy stawiają nogę w krążku niewiele większym lub równym pięcie „uzbrojonej" w but. Zaczarowany krążek dotykają na ogół piętą ale nie zawsze, czasami palcami lub krawędzią stopy, nawet jak się da, by w danym momencie uzyskać najlepszy wynik. Trzeba było trafić idealnie, by elektroniczne „centro" wskazało na monitorze dwa zera, co oznaczało skok idealny. Najlepsze jednak podejście i planowanie lądowania brało w łeb, gdy niespodziewany, boczny podmuch poruszył dużą, protokątną czaszę spadochronu. Zawieszony pod nią spadochroniarz tracił równowagę, w ułamku sekundy musiał poprawić ostatnią fazę skoku lub błyskawicznie podejmować nową decyzję. Stąd nierzadko były lądowania zamiast na piętę — na palce, zamiast na prawą nogę — na nogę lewą itp. Jeśli podmuch w czaszę był gwałtowniejszy, nie pomagało rozpaczliwe wyciąganie nogi. Monitor pokazywał kilka lub kilkanaście centymetrów, co oddalało marzenia o mistrzostwie, a nawet wysokiej lokacie. Zdarzały się też większe, kilkumetrowe niepowodzenia, które przekreślały jakiekolwiek szanse na dobry wynik ogólny, nawet gdy pozostałe skoki były idealne.

Spadochronowi mistrzowie świata w skokach na celność lądowania: z lewej — Kathy Cox (Kanada), niżej — Dirk Boidin (Belgia).

Zdjęcia autora

Reprezentanci Polski startujący w Kazanłyku reprezentują dobrą klasę w skokach celnościowych i stać ich na bardzo dobry wynik. W decydujących momentach zabrakło im łutu szczęścia, bądź nie wytrzymali nerwowo sportowej rywalizacji, bądź popełniali błędy, które na ogół im się nie zdarzają. Napięcie zawiązane ze startem w mistrzostwach świata jest olbrzymie, tkwi ono gdzieś w podświadomości, usztywnia ruchy, paraliżuje błyskawiczność decyzji. Nasi reprezentanci chcieli bardzo osiągnąć dobry wynik, jeśli nawet nie indywidualny, to przynajmniej drużynowy. Nie udało się. O dobrym wyniku marzyły także nasze reprezentantki. Walczyły dzielnie. U większości z nich dał się jednak zauważyć brak wykończenia skoku, właściwego rozegrania tej ostatniej sekundy przed lądowaniem. — Trzeba jeszcze co najmniej roku pracy, by nasze panie mogły dorównać w celności najlepszym na świecie — mówił trener Bolesław Gargała.

Sportowa, zacięta walka o medale mistrzostw świata toczyła się od pierwszej do dziesiątej kolejki skoków. I bynajmniej na tym się nie zakończyła. Najlepsi bowiem mieli jeszcze dogrywkę, czyli skoki dodatkowe, aż do skutku.

124 mężczyzn i 58 kobiet po 10 skoków każdy daje wielką, aż męczącą dla obserwatorów liczbę skoków. Gubiła się w niej nie tylko publiczność ale także zawodnicy, trenerzy i obserwatorzy. Poszczególne ekipy koncentrowały się więc na swoich zawodnikach. Dopiero pod koniec rywalizacji wzrosło zainteresowanie innymi zawodnikami, tymi, którzy z każdym skokiem byli coraz bliżej medali.

Po pierwszym skoku 52 mężczyzn i 17 kobiet lądowało w celu. Po trzech skokach z zerowym kontem było już tylko 22 mężczyzn i zaledwie dwie kobiety, Barbara Bucholz i Sonia Schneider, obie z NRD. Zwłaszcza w przypadku kobiet dały o sobie wyraźnie znać zmienne warunki nad kołem. Wielki dramat przeżyła znakomita zawodniczka radziecka Aleksandra Szwaczko, która w trzecim skoku lądowała w odległości 2,64 m od środka koła. Z mężczyzn już w pierwszym skoku odpadł praktycznie z walki nasz Marek Fotyga, którego termiczny podmuch wyrzucił poza 5-metrowe, punktowane koło.

Po pięciu skokach w czołówce z zerowym kontem było 12 mężczyzn, w tym aż dwóch Polaków — Józef Łuszczki i Stanisław Barwik, ten ostatni po denerwującym skoku dodatkowym, na skutek usterki w elektronicznym „centrze". Rysowała się dla naszej ekipy wielka szansa sukcesu, której nikt nie chciał zapeszyć. Wśród kobiet — bez zmian.

Szóstego skoku nie wytrzymało aż siedmiu zaliczanych już do faworytów mężczyzn, wśród nich nasz Stanisław Barwik.

Po sześciu skokach doborową piątkę na komputerowej liście otwierał Polak Józef Łuszczki, dzieląc pierwsze miejsce ze Szwajcarem, Belgiem, Kanadyjczykiem i reprezentantem Wielkiej Brytanii. Nasz dzielnie walczący zawodnik przyznał się potem, że w tym momencie już myślał o tym, jak wyjść obronną ręką z dogrywki o medale. Wśród kobiet prawie pewną kandydatką do złotego medalu wydawała się Barbara Bucholz, która jako jedyna miała zerowe konto.

Przyszedł pamiętny dla nas skok siódmy. Łuszczki jako jedyny spośród wspomnianej piątki zawodników nie trafił w środek koła. Monitor pokazał 7 cm, co przesunęło naszego reprezentanta na 37 miejsce. Polak zszedł z koła smutny i nie odzywał się długo. Był tak blisko życiowego sukcesu, na który czekał kilkanaście lat, na który pracował wyjątkowo solidnie. A tu jeden moment — i po szansach i nadziejach. Takie są jednak nieubłagane prawa sportu.

Pozostała czwórka mężczyzn, Jurg Klaey (Szwajcaria), Dirk Boidin (Belgia), Craig Winnig (Kanada) i Doug Young (Wielka Brytania) miała zerowe konto jeszcze po ośmiu skokach. W ósmym skoku nie wytrzymała Barbara Bucholz, lądowała na jedenastym centymetrze i spadła na 5. miejsce. Wśród kobiet na prowadzenie wyszła Amerykanka Cheryl Stearns — 0,05 m przed Kanadyjką Kathy Cox — 0,06 m i Larisą Koricewą (ZSRR) — 0,08 m.

W dziewiątym skoku Szwajcar Kleay miał 0,41 m i spadł na 69 miejsce. Pozostała trójka — z zerowym kontem parła po medale.

W ostatnim w konkursie dziesiątym skoku nie wytrzymał Doung Young, uzyskał 1 cm, zrównał się ze swym rodakiem Scotty Milnem i w dogrywce przegrał do niego brązowy medal. O medal złoty walczyli dodatkowo Belg Boidin i Kanadyjczyk Winnig. W dodatkowym jedenastym skoku obaj lądowali w celu. W skoku dwunastym Boidin trafił w środek koła. Po skoku Winniga monitor wyświetlił cyfry 01. Mistrzem świata w skokach na celność lądowania został więc Belg Dirk Boidin. Był lepszy od rywala zaledwie o 1 cm. Dwanaście skoków i różnica jednego centymetra — oto obraz obecnego poziomu celnościowych skoków spadochronowych na świecie. 10 cm w 10 skokach dawało w Kazanłyku dopiero 38 miejsce, a 20 cm — miejsce 50.

Wśród kobiet mistrzostwo świata bez dogrywki zdobyła Kanadyjka Kathy Cox — 0,11 m w 10 skokach (0,01 m; 0,01 m; 0,00 m; 0,00 m; 0,04 m; 0,00 m; 0,00 m; 0,00 m; 0,03 m; 0,02 m). Srebrny medal wywalczyła jednak Barbara Bucholz po dogrywce z Larysą Koricewą (ZSRR), której przypadł medal brązowy. W ostatnim skoku wielką szansę na medal w skokach celnościowych i na drugi z kolei tytuł absolutnej mistrzyni świata przegrała znakomita Amerykanka Cheryl Stearns. Podmuch termiczny zachwiał jej spadochronem i Amerykanka w lądowaniu rozpaczy uzyskała 32 cm. Mając łącznie 37 cm, zajęła w tej konkurencji 9 miejsce. Ogólny wynik poniżej metra miało 17 zawodniczek, a rezultat 1,50 m dawał 28 miejsce.

Z Polaków najlepszy rezultat w tej konkurencji uzyskał równo skaczący Lesław Panaś. Niezły wynik 6 cm dał mu jednak dopiero 21 miejsce, dzielone z pięcioma innymi zawodnikami. Na wynik Panasia złożyły się cztery „centra", cztery skoki z wynikiem 1 cm i dwa skoki — 2 cm.

Najlepszą z Polek w tej konkurencji była natomiast Alicja Kolankiewicz. Z rezultatem 1,05 m zajęła 18 miejsce, mając skoki: 0,12 m; 0,01 m; 0,10 m; 0,02 m; 0,03 m; 0,23 m; 0,00 m; 0,00 m; 0,37 m i 0,17 m.

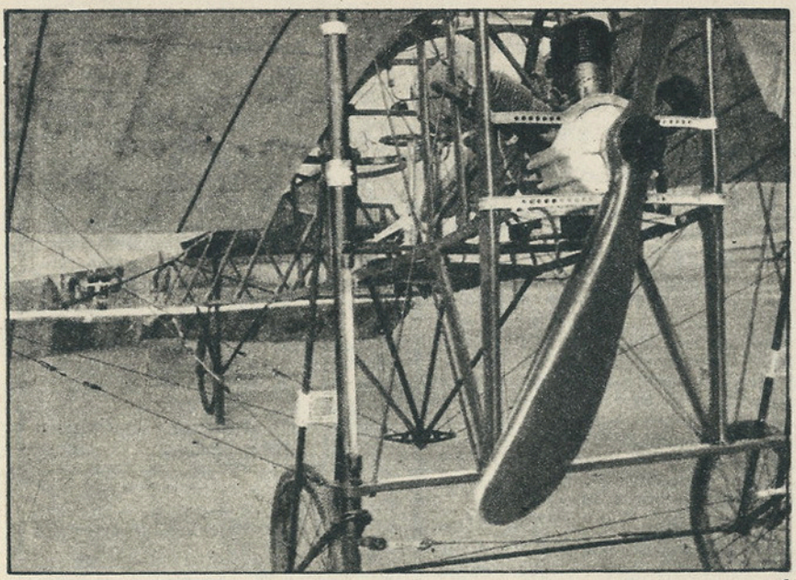
Na zakończenie kilka słów o najlepszych spadochroniarzach w skokach celnościowych. Mistrz świata Dirk Boidin należał do najszczęśliwszych ludzi w Kazanłyku. Jako pierwszy w historii zdobył medal dla Belgii i to od razu złoty. 22-letni zawodnik wykonał 1500 skoków, w tym 250 w 1980 r., a ponad 500 na fabrycznym spadochronie Para Foil, który bardzo sobie chwalił i na którym wywalczył mistrzostwo świata. Mistrz Belgii z 1978 r. i tegoroczny wicemistrz kraju skacze od 6 lat, jest spadochroniarzem wojskowym. W mistrzostwach świata startował po raz drugi.

Mistrzyni celności Kathy Cox w mistrzostwach świata startowała po raz trzeci. Skakała na Strato Cloudzie. Wykonała dotąd 1900 skoków, w tym 300 w br. Jest aktualną mistrzynią Kanady, pochodzi z Toronto, gdzie mieszka, trenuje, pracuje i studiuje. Ma 29 lat. Cieszyła się również bardzo ze swego pierwszego i to od razu złotego medalu w mistrzostwach świata.

Najlepsza z Polek w tej konkurencji, Alicja Kolankiewicz z Aeroklubu Wrocławskiego, jest lekarzem pediatrą. Skacze od 10 lat, wykonała ponad 1600 skoków, jest wicemistrzynią kraju, ma 28 lat. W mistrzostwach świata debiutowała. Skakała na polskim spadochronie SW-11.

Lesław Panaś z WKS Wawel ma 31 lat, skacze od lat 15, wykonał 4700 skoków, w tym 520 w br., był mistrzem kraju w latach 1975—1976. Debiutant w mistrzostwach świata. Skakał na spadochronie RL-10.

HENRYK KUCHARSKI



1

Muzeum w dżungli

Muzeów lotniczych jest na świecie wiele. Każdy kraj, mający choćby krótką lotniczą historię, dysponuje eksponatami, które świadczą o tej historii. Są wśród nich wielkie, jak paryskie w Le Bourget czy brytyjskie w Hendon (RAF), gromadzące dziesiątki samolotów oryginalnych i replik oraz setki ich części, silników i innych przedmiotów związanych z lotnictwem. Są i małe, skromne, niemal symboliczne, jak na hawajskim lotnisku Hickam, gdzie na niskich postumentach ustawiono zaledwie trzy samoloty. Lotnisko-muzeum Harlingen w USA (Teksas), założone przez klub Sojusznicze Siły Powietrzne, w swych założeniach przyjęło prezentowanie oryginalnych samolotów w locie. Na pokazach oglądać można symulowane walki powietrzne, jakie naprawdę toczyły się ponad 35 lat temu (patrz „SP" 51—52/1977).

W naszym kraju — oprócz kilku miejsc, gdzie zgromadzono między innymi historyczne samoloty — mamy Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie. Wśród licznych, cennych eksponatów znalazł w nim miejsce najbliższy chyba sercu każdego Polaka samolot myśliwski PZL P-11C.

Informacjami na temat wszystkich muzeów lotniczych na świecie, można by zapełnić tomy — każdy ich eksponat ma bogatą historię. Powstawały na przestrzeni lat, powstają i dzisiaj.

Historia najmłodszego z nich, bo otwartego w tym roku, sięga właściwie 1968 roku. Wtedy to bowiem zdecydowano się utworzyć podległe Kwaterze Sztabu Hiszpańskiej Armii Powietrznej (Cuartel General del Aire), Museo Aeronautico. Postanowiono umieścić je w hangarze oddanym przez Szkołę Łączności, w miejscowości Cuatro Vientos (Cztery Wiatry), niedaleko Madrytu. Od tej pory Armia Powietrzna Hiszpanii rozpoczęła poszukiwania eksponatów. Na lotniskach i w innych miejscach znaleziono 30 przeważnie porzuconych i zapomnianych, a nadzwyczaj interesujących z historycznego punktu widzenia samolotów, które postanowiono udostępnić szerokiej publiczności. Odnowione, odmalowane i zakonserwowane, wyglądają tak jak przed laty. Ukazują zwiedzającym różne tendencje, jakie na przestrzeni lat rysowały się w technice lotniczej; innym prezentują historię hiszpańskich skrzydeł; jeszcze innym — przybliżają i ożywiają dawno minione wydarzenia.

Niektóre z nich mają wymowę specjalną. Pod jedną ze ścian hangaru, w szeregu samolotów, stoi srebrny dwupłat — francuski Breguet XIX, z wypisaną na kadłubie nazwą Jesus del Gran Poder. W zakładach CASA (Constructiones Aeronauticas SA) zbudowano w nim dodatkowe zbiorniki paliwa (stąd inna jego nazwa — Superbidón). W 1929 r. dwaj hiszpańscy piloci — J. Jimenez i Iglesias — dokonali na nim największego wyczynu w historii lotnictwa hiszpańskiego, pokonując bez lądowania trasę Sewilla—Bahia (Brazylia), w czasie 44 godzin.

Okres pierwszych, karkołomnych popisów powietrznych przypomina najstarszy eksponat muzeum — słynny Bleriot XI z 1909 r. Hiszpanie mogą pochwalić się posiadaniem jednego z nielicznych oryginalnych egzemplarzy tego samolotu — w światowych muzeach prezentowane są z reguły repliki. Pozostawił go francuski pilot Manet, który przybył w 1912 r. do Hiszpanii dokonywać pokazów lotniczych. Na wschodnim wybrzeżu samolot został uszkodzony, a że nie było warunków do jego naprawy, Manet przekazał go kowalom w Walencji i wyjechał do Francji, by nigdy po swoją własność nie wrócić. Samolot przechodził z rąk do rąk, aby po odnalezieniu i odrestaurowaniu spocząć w rogu muzealnego hangaru.

Świadkiem krótkotrwałego, ale bardzo interesującego kierunku w rozwoju techniki lotniczej jest wiatrakowiec Juana de la Cierva. Hiszpańskie źródła nie wymieniają wśród eksponatów radzieckich samolotów I-16 i I-15, które ze znakami republiki hiszpańskiej bohatersko stawiały czoła Messerschmittom, Dornierom, Junkersom i Heinklom z hitlerowskiego Legionu Condor. Poczesne miejsce wśród eksponatów zajął za to brytyjski dwupłatowy, dwusilnikowy De Havilland DH-89 Dragon Rapide, który 18 sierpnia 1936 r. z Las Palmas na Wyspach Kanaryjskich przywiózł do Tetuanu generała Franco, aby stanął na czele faszystowskiego powstania przeciwko republice.

Poza hangarem ustawiono większe, wielosilnikowe eksponaty. Są wśród nich Junkersy i Heinkel, komunikacyjne — Douglas DC-3 i DC-4, które niedawno zakończyły służbę w hiszpańskim lotnictwie cywilnym. Do rzadkości w muzeach należą łodzie latające: Hiszpanie mogą pochwalić się trzysilnikowym Dornierem-24 z 1935 r. Do najmłodszych eksponatów należą trzy amerykańskie F-86 Sabre.

Ze słonecznej Hiszpanii przenieśmy się teraz w jeszcze gorętsze miejsce — na południe od równika i na północ od Australii, tj. na Nową Gwineę i okoliczne wyspy. Dokładniej do nowogwinejskiej dżungli. Bowiem ona też stanowi swoiste lotnicze muzeum, o ile bardziej wymowne od tych znanych, klasycznych.

Wśród tropikalnej roślinności napotkać można wraki Latających Fortec B-17, bombowych B-25 Mitchell i Douglas DB-7, znanych w Europie pod nazwą Boston lub Havoc, Douglas SBD-6 Dauntless i innych amerykańskich samolotów pokładowych. Z walczących po stronie przeciwnej — Mitsubishi, Nakajima, Aichi — między innymi Zero i D-3A.

W tym muzeum nie ma tabliczek informujących o typie, właściwościach i historii każdego z samolotów. Potrzaskane, niekompletne wraki, niekiedy z nieczytelnymi znakami, niektóre częściowo zaryte w ziemi, inne nieomal zawieszone w bujnych zaroślach, same stanowią świadectwo ponurej historii. Nietrudno zgadnąć skąd się tu wzięły. Rozwinięta cywilizacja niechętnie zaglądała do tego zakątka świata, ale między 7 grudnia 1941 r., kiedy to pierwsze japońskie bomby spadły na zakotwiczoną w Pearl Harbour Flotę USA, a pojawieniem się atomowego grzyba nad Nagasaki w sierpniu 1945 r. — i tu toczyły się walki powietrzne, a na wyspach zakładano bazy lotnicze.

Spotykane w nowogwinejskich zaroślach szczątki japońskich i amerykańskich samolotów myśliwskich, bombowych i szturmowych są wrakami, które po bezpardonowych zmaganiach nigdy nie powróciły do swych baz. Inne z kolei, zniszczone na ziemi przez przeciwnika, nigdy już się od niej nie oderwały. Jaki los spotkał ich pilotów i innych członków załóg? Czy są tacy, którzy w ogóle przeżyli? Na przykład szczątki 10 członków załogi pozostawionego tam Liberatora dopiero kilka lat temu wróciły do USA.

Każdy z tych wraków mógłby opowiedzieć bardzo dużo, ale dotychczas nie wiadomo nawet dokładnie ile ich jest. Na niektóre natrafiają płetwonurkowie-amatorzy, penetrujący opływające brzegi wysp wody Pacyfiku.

Rząd Papui Nowej Gwinei, po odzyskaniu w 1975 r. niepodległości, postanowił zatroszczyć się o pozostałości z II wojny światowej, traktując je jako narodową spuściznę kulturalną. Początkowo zamierzano zlokalizować wraki samolotów, aby następnie zgromadzić je w jednym miejscu i odrestaurować. Wkrótce jednak zaniechano tego zamiaru i szczątki pozostaną na zajmowanych od dawna miejscach, świadcząc o minionych dniach pełnych śmierci.

Każdego roku wielu czytelników Skrzydlatej wyjeżdża poza granice kraju. Warto wtedy rozejrzeć się za lotniczymi pamiątkami w miejscach, w których się znajdziemy. Być może niektórzy będą mieli okazję zwiedzić najnowsze muzeum lotnicze pod Madrytem. A może ktoś znajdzie się w tym drugim, bez tabliczek i przewodników, w gorącej dżungli Nowej Gwinei? Czekamy na korespondencję.

P.G.

NA ZDJĘCIACH:

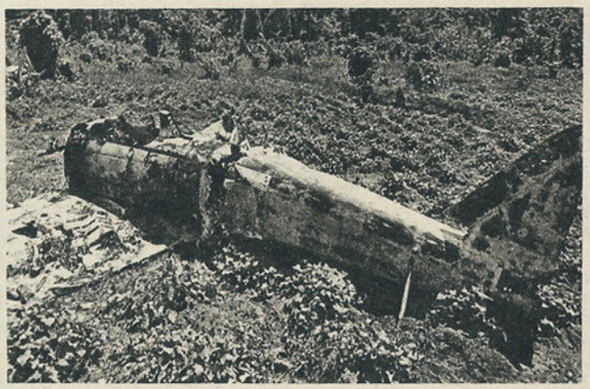
1. Najstarszy eksponat Museo Aeronautice — Bleriot XI z 1909 r.

2. Pozostałości lekkiego bombowca Douglas DB—7A20G w dżungli na terenie Nowej Gwinei.

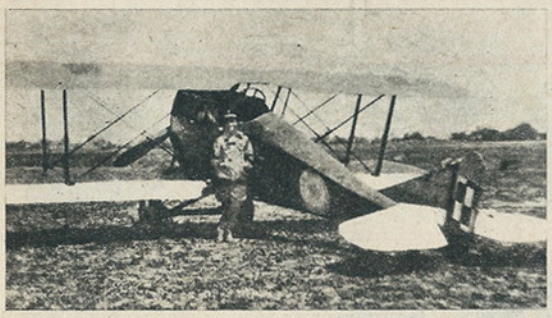
3. Wrak japońskiego samolotu myśliwskiego Mitsubishi Zero.

Zdjęcia: „Ya" i „The Sunday Times"

2



3



Por. pil. Aleksander Seńkowski przy swojej Balilli.

Rozbity samolot Brandenburg C1, zbudowany w lwowskich warsztatach na początku 1919 roku. Zwraca uwagę biało-czerwony ster wysokości.

MALOWANIE SAMOLOTÓW W POLSKIM LOTNICTWIE WOJSKOWYM w latach 1917—1921

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

162

UZUPEŁNIENIA. Na szczególną uwagę zasługuje malowanie pięciobarwne stosowane w lotnictwie francuskim, a spotykane także na egzemplarzach samolotów Spad S VII i S XIII używanych w Polsce. Zestaw kolorów stosowany w tym wariancie był następujący: jasna zieleń, ciemna zieleń, sjena, czarny, beżowy. Powierzchnie dolne przy takim malowaniu były najczęściej malowane na kolor jasnoszary lub pozostawiane w naturalnej barwie cellonowanego płótna lnianego. Cechą charakterystyczną tego zestawu był podobny rozkład pól barwnych na poszczególnych egzemplarzach samolotu.

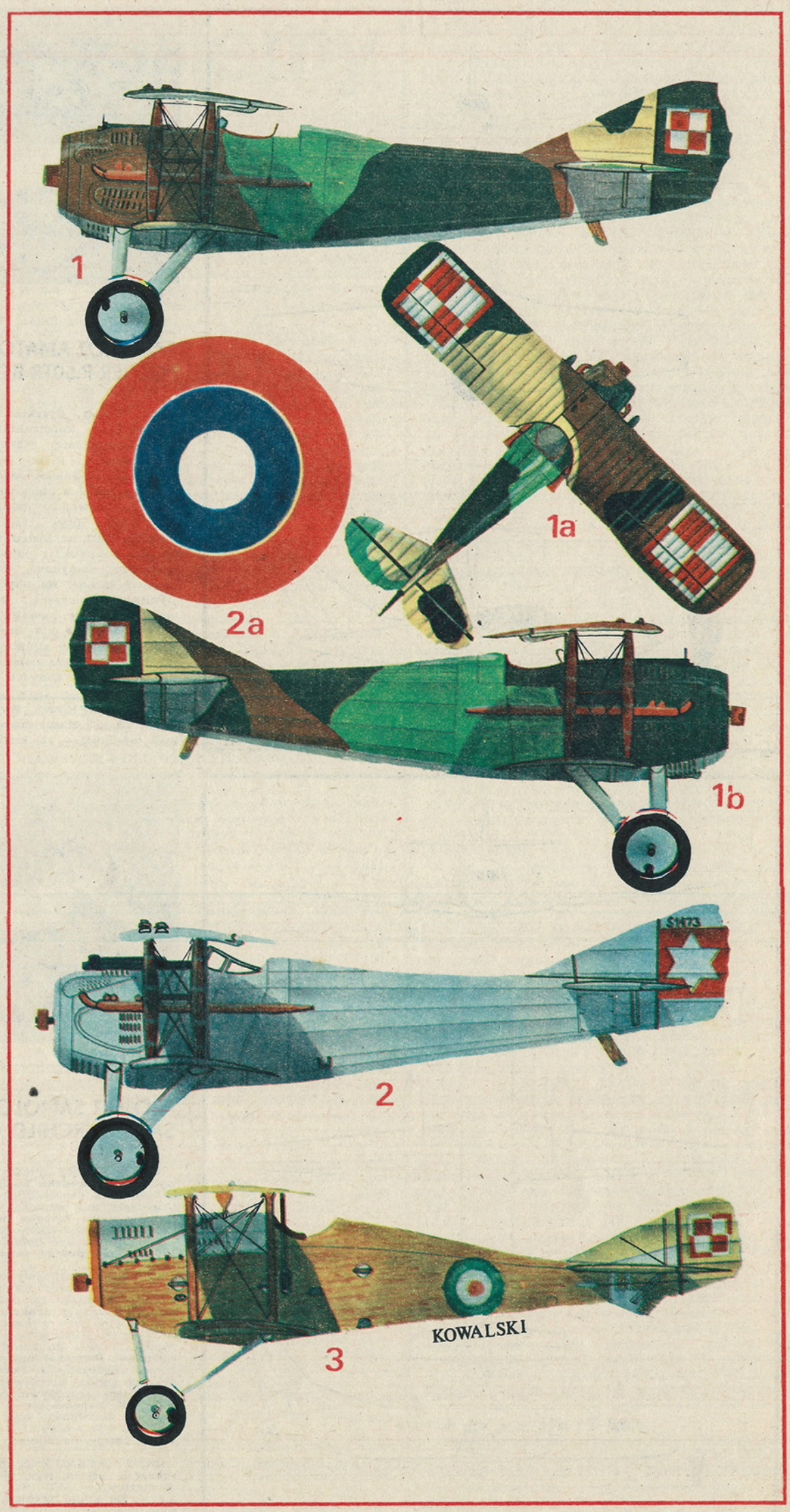
PLANSZA:

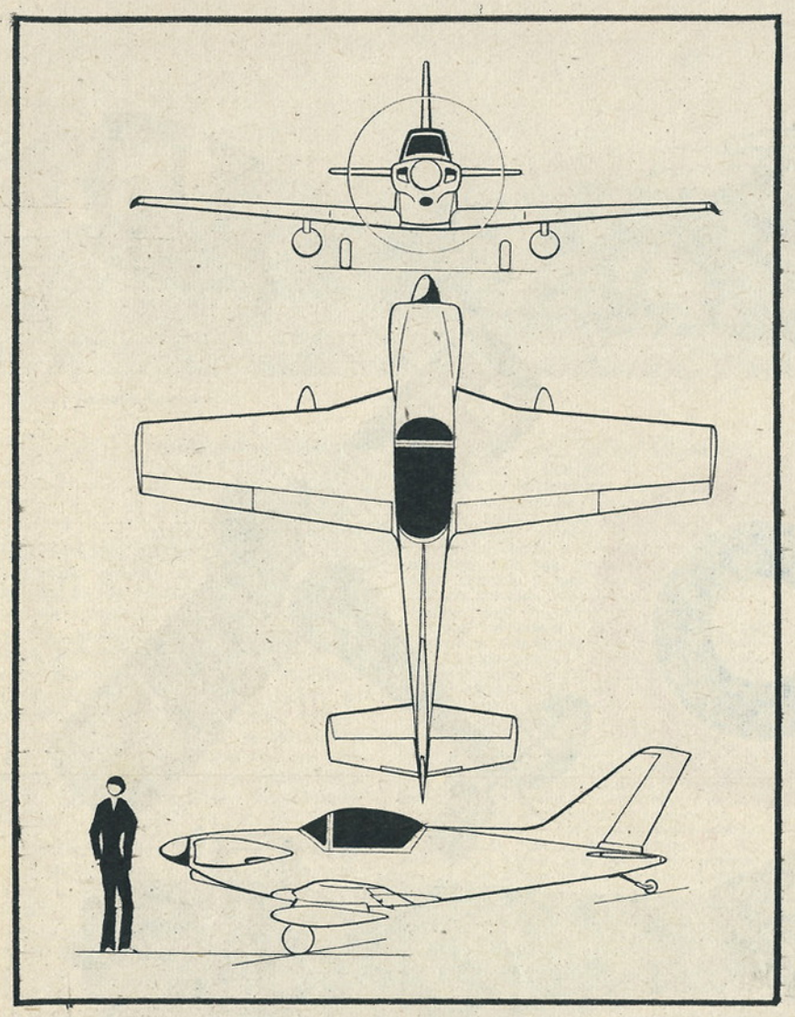
1, 1a, 1b. Spad S XIII c1 z Wyższej Szkoły Pilotażu w Ławicy w malowaniu pięciobarwnym.

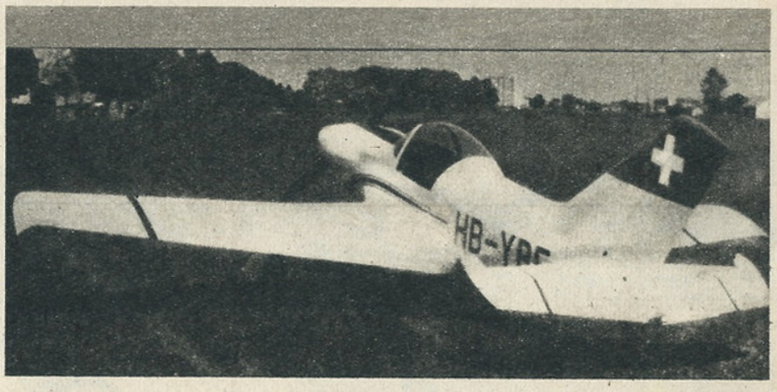
2. Spad S VII nr 1473 z byłej 4 eskadry lotnictwa rosyjskiego, przejęty przez I Polski Oddział Awiacyjny Bojowy.

2a. Znak rozpoznawczy lotnictwa rosyjskiego, który był najprawdopodobniej malowany na płatach Spada VII nr 1473.

3. Ansaldo Balilla por. pil. Aleksandra Seńkowskiego z 7 eskadry myśliwskiej. Na kadłubie nie zmyty do końca włoski znak rozpoznawczy.







SAMOLOT AMATORSKI POTTIER P.50TR BOUVREUIL

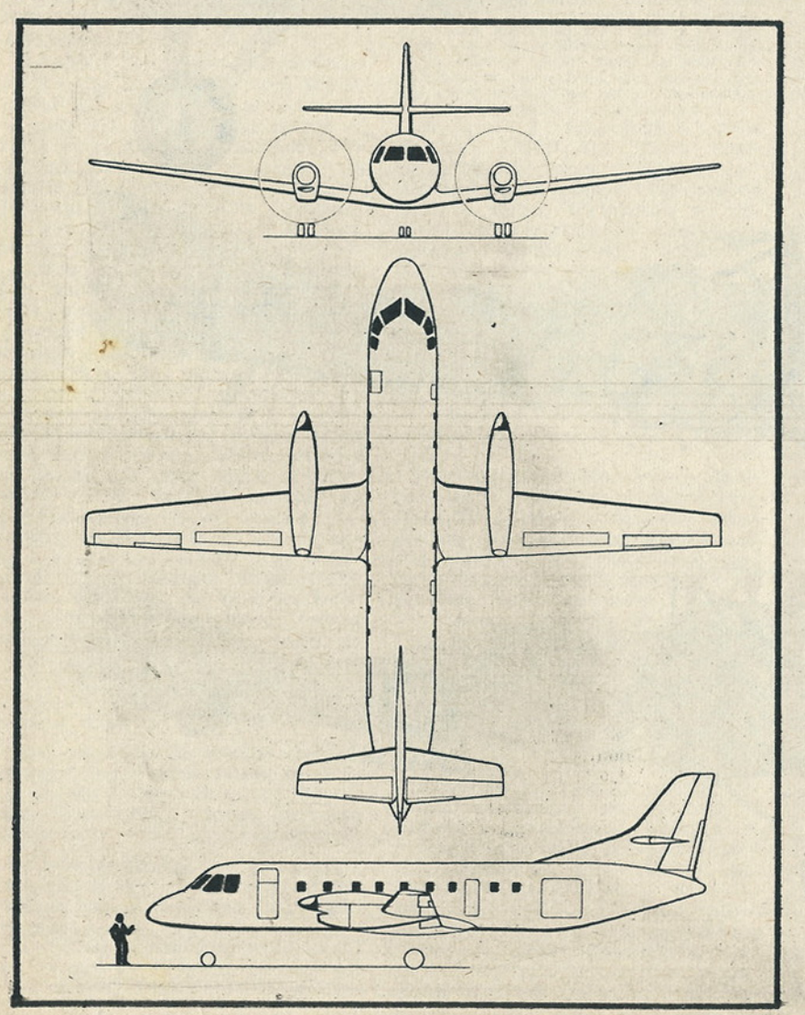
Jean Pottier, dyrektor francuskiej wytwórni szybowców Carmam, znany jest również jako konstruktor samolotów amatorskich: Pottier P.70S (jednomiejscowego średniopłata), P.80S (jednomiejscowego dolnopłata), P.170S (dwumiejscowego średniopłata) i P.180S (trzymiejscowego górnopłata). Ostatnio skonstruował jednomiejscowy samolot zawodniczy P.50TR Bouvreuil (Gil). Prototyp tego samolotu oblatany został w ubiegłym roku w Szwajcarii.

Jest to drewniany dolnopłat przystosowany do budowy przez amatorów. Skrzydła mają obrys trapezowy. Zastosowano profil NACA 23015 u nasady i NACA 23012 na końcu skrzydła. Skrzydła wyposażone są w lotki i klapy. Kadłub ma konstrukcję półskorupową. Osłony silnika laminatowe. Kabina jest jednomiejscowa, zamykana. Osłona kabiny odsuwana do tyłu. Usterzenie klasyczne, pionowe skośne. Na obydwóch połówkach steru wysokości — klapki wyważające.

Podwozie klasyczne, wciągane w locie. Koło ogonowe sterowane, koła główne mają niezależne hamulce. Samolot jest wyposażony w silnik tłokowy Continental o mocy 74,5 kW napędzający dwułopatowe śmigło o stałym skoku. Możliwe jest zastosowanie silnika innego typu o mocy od 48,5 do 86 kW. Zapas paliwa (60 dm³) może być zwiększony przez podwieszenie dwóch dodatkowych zbiorników pod skrzydłami. Samolot dopuszczony jest do pełnej akrobacji w zakresie +12, —7g.

(T.K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 6,48 m, długość — 5,65 m, pow. płata — 7,5 m². **Masy:** masa własna — 270 kg, max. masa startowa — 400 kg. **Osiągi:** max. prędkość — 310 km/h, min. prędkość — 80 km/h.



PROJEKT SAMOLOTU PASAŻERSKIEGO SAAB-FAIRCHILD COMMUTER AIRLINER

Na tegorocznej międzynarodowej wystawie lotniczej w Hanowerze (ILA 80) wytwórnie szwedzka Saab i amerykańska Fairchild przedstawiły projekt lekkiego samolotu pasażerskiego, który zamierzają wspólnie opracować i produkować. Utworzyły one wspólną organizację marketingową w celu badania ewentualnych rynków zbytu. Samolot ma być oblatany na początku 1983 r., a otrzymanie certyfikatu FAA przewidziano na rok 1984.

Samolot ma być dolnopłatem o dość grubym profilu (ze względu na możliwość zmieszczenia dużego zapasu paliwa w zbiornikach stałych) i dość dużym wydłużeniu.

Kadłub półskorupowy ma mieć dość dużą smukłość, zbliżoną do smukłości samolotów wytwórni Swearingen, będącej zakładem subsydiowanym przez Fairchild. Zakład ten ma współpracować z wytwórnią Saab przy budowie samolotu. Kabina będzie ciśnieniowa, przystosowana do transportu 34 pasażerów. Fotele ustawione są po trzy w każdym rzędzie, ze środkowym przejściem. Dwa fotele z prawej strony. Usterzenie klasyczne, pionowe skośne. Na sterach — klapki wyważające. Wejście do kabiny z lewej strony kadłuba. W tylnej części dwa wejścia służbowe. Przedział bagażowy z tyłu kadłuba dostępny jest z zewnątrz kadłuba. Załoga dwuosobowa. Podwozie trójpodporowe z przednią podporą, główne wciągane do gondol silnikowych. Koła zdwojone.

Zespołem napędowym mają być dwa turbinowe silniki śmigłowe, każdy o mocy 1 120 kW, napędzające przestawialne śmigła. Typ silnika nie został jeszcze przesądzony. Rozważane były następujące typy silników: Garret TPE-331-15R, General Elektric CT7-5 i Pratt-Whitney PT7A—1R. Prawdopodobnie wybrany będzie silnik CT7-5 oparty na silniku T-700 używanym w śmigłowcu UH-60 Black Hawk.

(T.K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 21,44 m, długość — 19,43 m, wysokość — 6,61 m, pow. płata — 41,78 m². **Masy:** masa własna — 6 600 kg, max. masa startowa — 11 350 kg, masa paliwa — 3 400 kg. **Osiągi:** max. prędkość przelotowa — 550 km/h, prędkość wznoszenia — 10,1 m/s, prędkość wznoszenia przy jednym pracującym silniku — 3,8 m/s, rozbieg — 1 200 m, zasięg 4 × 200 km.

VOISIN-5

Francuskie dwupłatowce 2-miejscowe ze śmigłem pchającym Voisin zostały zaprojektowane w 1914 r. i były użytkowane przez cały okres I wojny światowej, ze względu na ich trwałość i żywotność bojową związaną z mocną konstrukcją stalową kadłuba i możliwością łatwego przystosowania do silników coraz to większej mocy, w miarę ich rozwoju (od 51,5 do 114 kW).

Voisin-1 (Type L) z początku 1914 r. miał silnik wirujący Gnome o mocy (70 KM), taki sam Voisin-2 silnik Le Rhone o mocy 59 kW (80 KM). Oba typy samolotów były użytkowane w 4 eskadrach francuskich od sierpnia 1914 r. i służyły do obserwacji dla potrzeb artylerii. Od listopada 1914 r. używano je do bombardowania dziennego (ok. 60 kg bomb). Potem pojawiły się następne samoloty o tym układzie Voisin-3-LA (II.1914 r.) i Voisin-4-LB lub LBS (III.1915 r.).

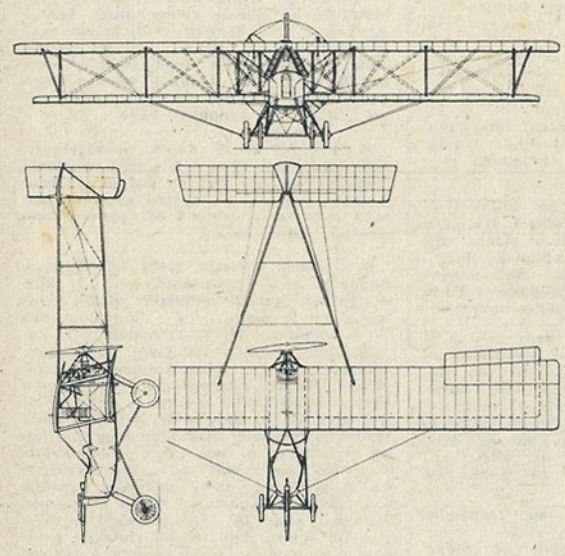
Odmianą Voisin-3 LAS był Voisin-5 LAS, z końca 1915 r. Różnił się od poprzednika silnikiem o większej mocy (Salmson 110 kW — 150 KM) i wzmocnionym podwoziem. Łącznie wyprodukowano 350 samolotów Voisin-5. Odmiana Voisin-6 miała mocniejszy silnik — 114 kW (155 KM).

Samoloty Voisin wszystkich odmian były użytkowane w lotnictwie francuskim, rosyjskim, belgijskim, włoskim i brytyjskim, w łącznej liczbie ponad 1555. Pierwszy samolot niemiecki zestrzelony przez lotnictwo francuskie w I wojnie światowej (5.X.1914 r.) należał do załogi Voisina-3 LA. Odmiany Voisin-3 i 4 D-2 były 2-miejscowymi samolotami treningowymi.

Konstrukcja mieszana. Uzbrojenie: 1 k. masz. lub działko 45 mm Hotchkissa w przedniej kabinie obserwatora.

Dane techniczne: Rozpiętość — 14,75 m, długość — 9,53 m, wysokość — 3,63 m. Masa całkowita — 1140 kg. Prędkość max. (0 m) — 105 km/h, pułap — 3500 m, czas trwania lotu — 3 h 30 min.

Malowanie (lato 1918 r.): Skrzydła i kadłub — żółto-brązowe, na obu usterzeniach pasy niebiesko-biało-czerwone. Na końcach skrzydeł — znaki przynależności państwowej. (W)



WAGA SUKCESU

Polacy odnieśli zdecydowane zwycięstwo, załogowe i zespołowe, w III Samolotowych Rajdowych Mistrzostwach Świata w Aschaffenburgu (RFN). „Skrzydlata" donosiła o tym (i dalej relacjonuje dokładnie), a ludzie — cieszą się. Redakcja dostała już sporo listów, których autorzy wyrażają swą radość z polskiego zwycięstwa i proszą o przekazanie naszym pilotom najserdeczniejszych, najbardziej gorących gratulacji.

„Słowa uznania i radości, sto lat dla załóg, które potrafiły w niełatwej z pewnością walce zdobyć złoty medal dla biało-czerwonych barw! — pisze pan Roman Dobrzański z Mikołowa. — Wyniki przeszły wszelkie oczekiwania, spełniły się ciche i skryte marzenia wielu z nas, pamiętających ciągle żywe osiągnięcia naszych pilotów i konstruktorów w Challenge'ach 1932 i 1934 roku. Po 46 latach zwycięstwo stało się wreszcie faktem!"

Ileż w tych słowach prawdziwego, szczerego entuzjazmu, niekłamanej radości z powodu zwycięstwa polskich pilotów. Świadczą takie listy też o tym, że nasze społeczeństwo w całej rozciągłości docenia wagę polskich sukcesów na międzynarodowej arenie, że doskonale rozumie, iż sukcesy te — to narodowy zysk, który liczony być może nie tylko w superlatywach, ale i w... dewizach za sprzedawane za granicą świetne samoloty. Zysk — jak najbardziej wszechstronny.

Ale czy nasze szanowne „publikatory" potrafiły zdyskontować polskie zwycięstwo w RFN? Czy kraj wie o wielkiej lotniczej wiktorii w detalach?

„Wstyd pomyśleć — pisze dalej pan Dobrzański — jak nikłą była reakcja naszej prasy. Nawet fotografii tych cichych bohaterów nie można było doszukać się w dziennikach. Ale czy to i nie trochę wina samych władz i działaczy lotnictwa sportowego? Czy to nie dowód skostnienia, obojętności, braku autentycznego i szczerego entuzjazmu dla lotnictwa i chęci zaszczepienia tego innym?"

Nasz Czytelnik ma niewątpliwie rację. Winę za propagandowe zlekceważenie polskiego zwycięstwa na wielkiej międzynarodowej imprezie ponosi nie tylko prasa codzienna, która zawsze może się tłumaczyć, że... była niedoinformowana (choć kiepskie to tłumaczenie). Także odpowiednie komórki propagandowe lotnictwa sportowego nie stanęły na wysokości zadania. Trzeba było jak najwszechstronniej i najszybciej poinformować środki masowego przekazu o bezprecedensowym triumfie Polaków w Aschaffenburgu. Skutek tych obopólnych zaniedbań jest taki, że tego co zostało napisane w prasie codziennej o polskim zwycięstwie w RFN — to tyle co kot napłakał.

Swoją drogą — dla lotników i miłośników lotnictwa, ludzi doceniających jego znaczenie, jest czymś trudnym do zrozumienia, wręcz wstydliwym, że nasze tzw. środki masowego przekazu od długiego już czasu, niezmiennie, o wiele więcej miejsca poświęcają kometce, tenisowi stołowemu, gokartom czy dżudo, niż lotnictwu sportowemu. To niesprawiedliwe.

Nie o to chodzi jednak, żeby szukać winnych. Ale szukać przyczyn — można. Zaryzykuję coś: zdaje się, że kiedy parę lat temu dziesiątki polskich dziennikarzy brały udział w rajdach samolotowych — sytuacja była o wiele lepsza, gdy idzie o propagowanie lotnictwa. Ludzie ci żyli nim wtedy — złapali lotniczego bakcyla. Potem rajdy przestano organizować, redaktorzy włożyli ciepłe bambosze, skrzydełka opadły, nastąpiła nieruchawość i starczy uwiąd wszelkich zapałów i chęci.

Zabrakło pożywki, taka jest moja teoria, z którą można się zgodzić lub nie. Skutki są jednak widoczne dobrze. (z)

LISTY

MUZEUM ODPOWIADA

Muzeum Wyzwolenia Miasta Poznania na Cytadeli pragnie wyjaśnić sprawę samolotu Po-2 poruszoną na łamach „Skrzydlatej Polski" nr 32 z 10.8.1980 r. przez czytelnika z Poznania — Tomasza Szczeta. Czytelnik i Redakcja posądzają nas o brak zainteresowania i traktują jako niszczycieli dobra publicznego.

Samolot Po-2 został nam przekazany w 1971 r. przez Dowództwo Wojsk Lotniczych w Poznaniu. Oprócz Po-2 znajdują się na ekspozycji jeszcze trzy samoloty: Jak-18, Bies i MiG-15 oraz inny sprzęt ciężki pochodzący z okresu wojny. Cały ten sprzęt jest eksponowany na wolnym powietrzu. Sprzęt był każdego roku konserwowany przez jednostki wojskowe w czynie społecznym.

W związku z występującymi trudnościami z farbą i innym sprzętem potrzebnym do konserwacji — ostatnia była przeprowadzona w 1977 r. Przez okres ten do chwili obecnej najbardziej ucierpiał samolot Po-2, głównie ze względu na złe warunki atmosferyczne (surowe zimy, deszczowe lata), a nie z powodu braku opieki dozorców. Wiadomo, że jest on konstrukcji drewnianej pokrytej płótnem, a lata stania pod gołym niebem czynią swoje zniszczenia.

Muzeum czyniło usilne starania przez cały ten okres, żeby sprzęt był odpowiednio zakonserwowany. Starania zostały uwieńczone sukcesem. Konserwacji i remontu samolotów podjęło się Dowództwo Wojsk Lotniczych w Poznaniu. Pozostały sprzęt ciężki będzie konserwować Wyższa Oficerska Szkoła Wojsk Pancernych w Poznaniu. Konserwacja samolotów została już rozpoczęta.

Nie możemy podać dokładnego terminu zakończenia, ale przypuszczamy, że będzie ukończona przed nadejściem zimy, żeby nie doszło do dalszego zniszczenia.

Z poważaniem
Dyrektor Muzeum
mgr M. Strojnowska-Szczepaniak

Nie potraktowaliśmy Muzeum jako niszczyciela dobra publicznego, autor listu apelował jedynie o troskliwsze otoczenie opieką eksponatów, a my zgodziliśmy się z jego zdaniem. Dziękujemy za szybkie zareagowanie na list i konkretną informację o krokach podjętych dla ratowania samolotów przed zniszczeniem. (Red.)

POCZTA LOTNICZA

PRENUMERATA

Wojciech Wysocki — Szczuczyn, Leszek J. Kumor — Wrocław. Prenumeratę „Skrzydlatej Polski" można zamówić w najbliższym urzędzie pocztowym lub u doręczyciela. Cena prenumeraty rocznej wynosi 364 zł. Opłatę za rok 1981 należy wnieść do 25 listopada br.

DZIĘKUJEMY

Paweł Frąckowiak — Szczecin. Dziękujemy za szczegółową recenzję numeru 34 „SP" z br. i choć nie ze wszystkimi jej fragmentami zgadzamy się — przyjęliśmy do wiadomości zawarte w niej tezy, które wykorzystamy w celu podwyższenia atrakcyjności pisma. Szkoda, że nie podał Pan swego adresu.

OGŁOSZENIA DROBNE

Odstąpię modele samolotów 1/72 i 1/48. Andrzej Zieliński, Aleje 22 Lipca 10/18, 85-643 Bydgoszcz.
(ogł. nr 138)

Modele samolotów, czołgów, okrętów odstąpię. Oferty ze znaczkami kierować — Dorota Kurowska, Rynek Starego Miasta 26/6, 00-272 Warszawa.
(ogł. nr 139)

Uczestnicząc w XXIII Samolotowych Mistrzostwach Polski Rajdowo-Nawigacyjnych, w dniu 17 września 1980 r. zginęła śmiercią lotników załoga Aeroklubu Warszawskiego JAN KUŚNIERZ i WOJCIECH CYBULSKI.

Niespodziewanie odeszli od nas w pełni sił dobrzy piloci, wzorowi członkowie naszego aeroklubu, serdeczni Przyjaciele i Koledzy.

CZEŚĆ ICH PAMIĘCI
Grono przyjaciół z Aeroklubu Warszawskiego

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — Jerzy R. Konieczny, z-ca red. nacz. — Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji — Jerzy Zarębski, z-ca sekr. red. — Czesław Głogowski, kierownicy działów — Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski; redaktor graficzny — Jolanta Kalita, redaktor techniczny — Irena Bąkowicz, sekretariat redakcji — Wanda Szawarska. Stali współpracownicy — Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.
REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
– do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
– do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
– do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
– do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 91 zł
półrocznie 182 zł
rocznie 364 zł.

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych.

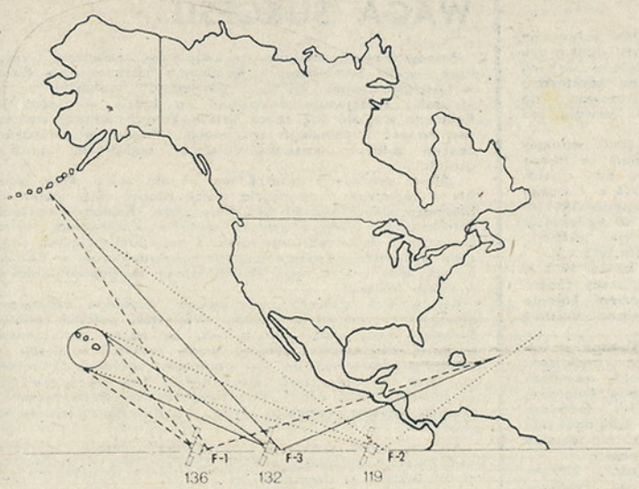
Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

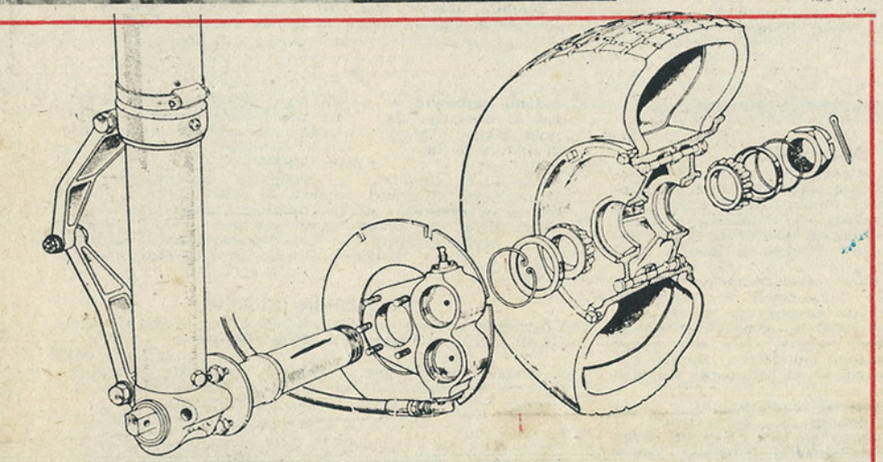
Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa–Książka–Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 10.X.1980. Zam 2086. O-43. Nakład 27 000 egz.





KOŁO Z HAMULCEM

Przekrój perspektywiczny goleni podwozia głównego z kołem z hamulcem. Przykład rozwiązania zastosowanego w jednym z niewielu tak znanych w świecie 2-miejscowych samolotów szkolno-treningowych jak DH Chipmuk zaprojektowany przez inż. W. Jakimiuka – konstruktora z przedwojennego PZL-Okęcie. Samolot był produkowany w Kanadzie i W. Brytanii.

GDZIE JEST SATELITA?

Amerykański satelita łącznościowy SATCOM-III, który wystartował 6.XII.1979 r. z Eastern Test Range na Florydzie na pokładzie 3-stopniowej rakiety nośnej Thor-Delta-3914 zaginął. W kilka sekund po zaplonie silnika mającego wprowadzić satelitę na właściwą orbitę geostacjonarną 36 000 km utracono z nim łączność radiową. Intensywne usiłowania amerykańskiej obrony przeciwlotniczej i przeciwrakietowej NORAD, która śledzi na ekranach radiolokacyjnych ponad 4500 obiektów kosmicznych nie dały dotąd rezultatów. Ustalono tylko przyczynę niepowodzenia z satelitą (patrz „SP" nr 41/1980 r.), natomiast jego poszukiwania trwają.

Na rysunku: Tak miał wyglądać SATCOM-III na orbicie z rozwiniętymi antenami i płytami (powierzchnia ok. 8 m²) baterii słonecznych o mocy do 740 W. Mapa przedstawia zasięgi działania systemu 3 satelitów regionalnych SATCOM obsługujących USA, włącznie z Porto Rico i Alaską oraz Hawaje (jedno łącze).

Dodajmy, że system satelitarny SATCOM służy do regionalnej łączności telekomunikacyjnej, sportowej, rozrywkowej oraz dla potrzeb komputerowego banku danych. Każdy satelita tego systemu ma ponad 25 łączy telewizji kolorowej albo telefonicznych lub komputerowych (64 Mbitów/s) w paśmie 4–6 GHz. Naziemna sieć odbiorcza ma ok. 1600 stacji przekaźnikowych obsługujących ok. 5 mln telewizorów.

Masa satelity – ok. 1000 kg, rozpiętość (z płytami) – ponad 10 m.

SATCOM-I został wprowadzony na orbitę w grudniu 1975 r., a SATCOM-II w marcu 1976 r. Start satelity SATCOM-IV jest przewidywany w czerwcu 1981 r. SATCOM-V jest satelitą rezerwowym, który być może rychło zastąpi zaginionego SATCOMa-III.

Dla porównania przygotowywany do startu w 1983 r. zachodnioniemiecki satelita regionalny TV-SAT ma mieć zaledwie 3 łącza.

ZNAKI ROZPOZNAWCZE NORWEGII (4)

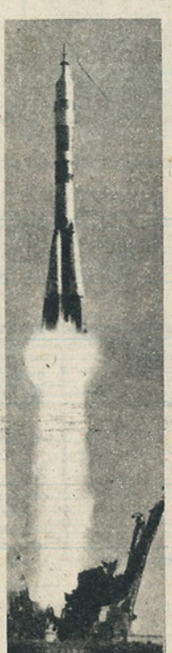
Znaki wojskowe (na płacie i kadłubie) – barwne. Znaki cywilne – czarne

Zdjęcia i rysunki: „VTM", „Flight", „Aeronautics", RCA, archiwum.

SERYJNA PRODUKCJA LOTNI W CSRS

Zakłady SVAZARM (odpowiednik naszego LOK+APRL) – Aprom w Bubovicach w CSRS rozpoczęły produkcję lotni. Zakłady znajdują się na lotnisku miejscowego aeroklubu i zatrudniają 35 jego członków. Dotąd Aprom zajmował się przede wszystkim naprawami szybowców i samolotów. SVAZARM, który od 2 lat patronuje rozwojowi lotniarstwa w CSRS zdecydował się na krajową seryjną produkcję lotni. Pięciu pracowników w Aprom ma w 1980 r. wykonać 30 do 50 lotni, a w 1981 r. – 100. Będą to lotnie 2 odmian: Zk-1 o powierzchni 24 m² i doskonałości 8 oraz Zk-2 do treningu wyczynowego. W przyszłości ma być produkowana również lotnia wyczynowa. Orientacyjna cena lotni – do 10 000 koron. Należy dodać, że obecnie w CSRS jest ok. 1600 lotni różnego typu.

Na zdjęciu – jedna z pierwszych seryjnych lotni z Aprom.



SOJUZ T-2

Pierwsze zdjęcia nowej odmiany radzieckiego kosmicznego statku załogowego Sojuz T-2. Statek wyróżnia się ulepszeniami niektórych układów, komputerów i wyposażenia łącznościowego. Na zdjęciach: Kosmonauci J. Małyszew (z lewej) i W. Aksionow w kabinie statku oraz start Sojuza T-2 z kosmodromu Bajkonur (5.VI. 1980r.).

KOSMONAUTYKA

● 28.IX.1980 r. W Tokio zakończył się 31 Kongres Międzynarodowej Federacji Astronautycznej (IAF). Trwał tydzień. Udział wzięło 900 osób, z 58 stowarzyszeń (w tym również z Polski) i instytucji naukowych działających w 36 państwach członkowskich IAF. Federacja IAF została utworzona w 1951 r., a kongresy odbywają się corocznie. 15 Kongres IAF odbył się w 1964 r. w Warszawie.

Uczestnicy 31 Kongresu IAF zwiedzili Narodowe Laboratorium Lotniczo-Kosmiczne NAL, Laboratorium Badań Radiowych RRL, Centrum Japońskiej Teledyfuzji NHK, Centrum Teledetekcji EOC, Centrum Meteorologii Kosmicznej CDAS, Centrum Kosmiczne Tsukuba Kontroli Satelitarnej, Naziemną Stację Satelitarną w Kashima, port kosmiczny NASDA w Tanegashima i Uniwersytet Tokijski w Kagoshima.

Ustalono, że następny Kongres Cospar odbędzie się: w 1982 r. w Montrealu, a Kongresy IAF – w 1981 r. w Rzymie i w 1982 r. – w Paryżu (1983 r. – do późniejszego ustalenia).

● 29.IX.1980 r. Minął 3 rok pracy w Kosmosie radzieckiej stacji orbitalnej Salut-6. Na jej pokładzie przebywało 22 kosmonautów, a cumowały do niej 24 statki załogowe i automatyczne.

● Statek Sojuz-38 z załogą J. Romanienko i A. T. Méndez wylądował 26.IX. 1980 r. o godz. 18.54 czasu moskiewskiego w Kazachstanie, w tymże rejonie co poprzednio radziecko-węgierska i radziecko-wietnamska załogi Interkosmosu. Na pokładzie statku powróciły na Ziemię znaczne ilości materiałów dokumentacyjnych i próbek eksperymentalnych wykonanych przez załogę wyprawy Sojuz-38 oraz pozostającą na orbicie załogę stacji Salut-6 (L. Popow i W. Riumin). Jurij Romanienko otrzymał order Lenina i drugi medal Złotej Gwiazdy oraz tytuł Bohatera Republiki Kuby, zaś Arnaldo Tamayo Méndez – tytuł Bohatera Związku Radzieckiego i Bohatera Republiki Kuby.

● 19.IX.1980 r. W pocisku międzykontynentalnym Titan-III w bazie USA w stanie Arkansas nastąpił wybuch paliwa. Zginęła 1 osoba, rannych 21. Resztki rakiety i głowicy jądrowej o mocy 9 MT przewieziono do bazy Little Rock.

● Z okazji 20-lecia (1980 r.) Centrum Przygotowania Kosmonautów im. J. Gagarina miesięcznik radziecki „Radio" zamieścił rozmowę z kosmonautami W. Liachowem, W. Kowalonkiem i J. Romanienko o roli łączności kosmicznej. Okazuje się, że każdy kosmonauta przechodzi długie szkolenie w prowadzeniu łączności radiotelefonicznej i telegraficznej na KF i UKF oraz w kierowaniu systemem łączności. Służą do tego specjalne symulatory, w tym także zintegrowane z innymi układami statku kosmicznego. Poza tym szkolenie obejmuje zasady prowadzenia reportaży TV z Kosmosu, obsługi kamer TV i magnetowidu pokładowego Watra. Ten ostatni służy do przeglądu programów szkoleniowych i rozrywkowych. Obecnie seanse łączności kosmonautów z Ziemią przy wykorzystaniu statków Akademii Nauk ZSRR wyposażonych w urządzenia namiarowo-dyspozytorskie oraz satelity przedłużyły się 5–6-krotnie w porównaniu z poprzednimi ograniczonymi tylko do przelotu nad terytorium Związku Radzieckiego. Teraz łączność może być nawiązywana podczas każdego okrążenia Ziemi. Statek kosmiczny jest też wyposażony we własną radiostację – radiolatarnię – zapewniającą łączność po wylądowaniu (z kabiny lub na zewnątrz).

Pierwszy telewizor na pokładzie Saluta-6 (dostarczony Progressem-5) umożliwił kosmonautom oglądanie programów z Ziemi. Ma to duże znaczenie psychologiczne w długotrwałych lotach orbitalnych. Pomimo, że czas odbioru tych programów jest jeszcze krótki – nie wystarczający do obejrzenia np. całego meczu hokejowego lub piłkarskiego. Po raz pierwszy w historii lutownica była w użyciu na orbicie, gdy trzeba było wymienić tranzystor w zasilaczu magnetowidu Watra. Po konsultacji ze specjalistami z Ziemi załoga Saluta-6 ustaliła przyczynę i usunęła uszkodzenie. W. Liachow i W. Riumin dokonali na orbicie pierwszej okresowej wymiany głowic magnetowidowych.

● Teflon (Ftoroplast, Ftorlon, Fluon, Poliflon, Soreflon, Algoflon, Hostaflon itd.) – tworzywo sztuczne – jest coraz szerzej stosowane w technice lotniczej i kosmicznej (m.in. rakietowej). W okresie ostatnich 25 lat jego produkcja światowa wzrosła ponad 70-krotnie. Nowe możliwości jego zastosowania dadzą opracowywane obecnie tworzywa kompozytowe z teflonem.

● W wydanej w USA w 1963 r. książce o pierwszym kosmonaucie tego państwa Johnie Glennie (obecnie 59 lat) można przeczytać, że brał on udział w 2 wojnach: II wojnie światowej oraz w Korei, jako pilot samolotów myśliwsko-bombowych. Walczył na samolocie F-4U Corsair nad Wyspami Marshalla na Pacyfiku przeciwko Japonii oraz na odrzutowcach F-9F Panther i F-86 Sabre w Korei (1950–1953). Na F-86 zestrzelił wówczas trzy MiGi-15 ochotników chińskich.